



24 września 2010 r.

Protokół z I warsztatów TRMS „Transport publiczny oraz infrastruktura techniczna”

1. Miejsce i czas spotkania: Urząd Miejski w Stargardzie Szczecińskim, sala konferencyjna, 24 września 2010 r. w godzinach 9⁰⁰ – 16⁰⁰

2. Uczestnicy spotkania:

Członkowie wspólnego Komitetu:

- Berlińska Urszula, Główny Specjalista, Sekretariat *Euroregionu Pomerania*
- Czosnowski Krzysztof- Zastępca Naczelnika- Kierownik Referatu Planowania Przestrzennego
- Dendewicz Stanisław - Dyrektor RBGP
- Garboś Aleksandra - Z-ca Naczelnika Wydziału ds. urbanistyki (Wydział Architektury i Budownictwa)
- Michalski Krzysztof - Zastępca Dyrektora Biura Planowania Przestrzennego Miasta
- Pilecki Krzysztof- Naczelnik Wydz. Gospodarki Przestrzennej UM Stargard Szczeciński
- Szostak Anna- Naczelnik Wydziału Architektury i Urbanistyki, UM Police
- Walaszkowski Roman- Dyrektor Biura SSOM

Pracownicy RBGP:

- Czerniejewska Marta- Asystent
- Jaszczyk Mieczysław- Główny Projektant
- Strzyżewska Justyna - Starszy Projektant
- Urbański Michał - Główny Projektant
- Wolny Lilli- Asystent

Oraz zaproszeni goście (wg listy)

3. Przebieg spotkania:

- Przywitanie uczestników
- Przedstawienie celu spotkania: Identyfikacja problemów i znalezienie rozwiązań dotyczących infrastruktury transportowej.
- Prezentacja „**Założenia delimitacji, metodyka badań oraz wytyczne do kierunków rozwoju Transgranicznego Regionu Metropolitalnego Szczecina**”- p. **Michał Urbański**. Prezentacja demonstrowała wyniki z przeprowadzonej delimitacji obszar TRMSz. W jego skład wchodzi po stronie polskiej powiaty grodzkie Szczecin i Świnoujście, powiaty: policki, gryfiński, stargardzki, pyrzycki i kamieński, natomiast po stronie niemieckiej powiaty Ostvorpommern i Uecker- Randow, oraz dwa miasta: Gartz i Schwedt.



- Dyskusja: w dyskusji zwrócono uwagę na konieczność wzięcia pod uwagę Berlina; szybka komunikacja z tym miastem; zwrócenie uwagi na fakt, że Świnoujście jest najbliższą Berlina nadmorską miejscowością wypoczynkową; należy przeanalizować wspólne problemy itd.

Zadano również pytanie dotyczące widocznego na mapie odcięcia powiatu Ueckermark; wiadomym jest, że Niemcy są zainteresowani współpracą ze Szczecinem; odpowiedź: będą jeszcze prowadzone badania dotyczące wpływu Szczecina na Niemcy.

- Prezentacja: **„Transport aglomeracyjny w świetle Strategii rozwoju sektora transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020”**- p. Koniecznyński w zastępstwie pani Rajkiewicz.

W prezentacji omówiono zagadnienia związane z transportem indywidualnym w obszarze aglomeracji Szczecińskiej, min. pozytywny wpływ Zachodniego Obejścia Szczecina na obszar metropolitalny, zagadnienia związane z przewozami regionalnymi (busy i autobusy; była mowa o zaniżonych statystykach, gdyż nie uwzględniają one przewoźników prywatnych). Wspomniano również o konieczności wprowadzenia szynobusów.

Powinno się dążyć do integracji transportu publicznego z prywatnym (systemy P+R) i do poprawy ogólnej jakości usług transportowych.

- Dyskusja: padło pytanie o wjazdy na obwodnicę z północnych dzielnic Szczecina. Dyrektor Dendewicz zauważył, że była stworzona wersja alternatywna, przebiegająca bliżej Szczecina, jednak nie została ona zaakceptowana. Odpowiedź: nie było zmian do tego, co było prezentowane na konsultacjach społecznych i powiązanie będzie.
- Prezentacja: **„Systemy Park&Ride”- Dyrektor Dendewicz**. W prezentacji omówiono problemy dotyczące przestrzeni parkingowej we współczesnych miastach i zademonstrowano przykłady sprawnie działających systemów P+R z całego świata. Przy okazji dyrektor Dendewicz poruszył też zagadnienia z Polityki Transportowej Państwa 2006. Podkreślono tam, że w miastach brakuje metodycznego planowania systemów transportowych; problemem jest również malejące znaczenie transportu publicznego.
- Prezentacja: **„Przestrzeń ekologiczna w realizowaniu polityki transportowej Szczecina”- p. Michalski**. W prezentacji zostały przedstawione główne ograniczenia przestrzenne, jakimi są woda, ukształtowanie terenu czy poziom wód gruntowych, a także ograniczenia ze strony programu Natura 2000.

Duży wpływ na politykę mają uwarunkowania demograficzne. Zostały przedstawione główne inwestycje w Szczecinie, planowane na najbliższe lata, jak Obejście zachodnie Szczecina, Trasa Północna, Szczeciński Szybki Tramwaj, czy przekształcenia obszaru Śródmieścia.

- Dyskusja: padło pytanie o możliwość wykorzystania terenów należących do PKP; niestety, tereny te są wyłączone z planowania. Zarządzanie tymi terenami leży w gestii PKP PLK SA. Zadano również pytanie o drogi wodne, które nie pojawiły się w prezentacji. Dyrektor Dendewicz odpowiedział, że drogi wodne stanowią temat na tyle obszerny, że trzeba by mu poświęcić oddzielne warsztaty.
- Prezentacja: **„Kolej regionalna w TRMS”**- p. Chańko. W prezentacji zostały omówione procedury planowania przewozów w danym regionie. Przedstawiono również planowane inwestycje Przewozów Regionalnych na obszarze województwa zachodniopomorskiego. Dyrektor Chańko mówił również o przyczynach niepowodzeń przy przywracaniu połączeń pasażerskich do Polic i Pyrzyc. Zwracał uwagę na zbyt odległe od miasta stacje i przystanki kolejowe na trasie do Pyrzyc, oraz na brak możliwości zwiększenia częstotliwości połączeń na trasie do Polic.
- Prezentacja: **„Wielofunkcyjne centra przesiadkowe szansą dużych i średnich miast.”- p. Rorata**. W prezentacji został zademonstrowany podział na dworce wg ich rangi i



zakresu oferowanych usług i zasięgu (ponadregionalne, regionalne, lokalne, pozostałe). Szczecin jako jedyny należy do klasy A, czyli centrum ponadregionalnego. Omówiono także przynależność poszczególnych funkcji do instytucji nimi zarządzających, a także przedstawiono przykład Poznania, jako sprawnie działającego centrum przesiadkowego.

- Prezentacja: **„Zagadnienia projektowania wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych PKP/SKR/MZK/BUS/TAXI na przykładzie koncepcji dla miast: Szczecin (‘2007) i Stargard Szczeciński (‘2007)’- p. Budnik.** Prezentacja dwóch animacji ukazujących wizjonerskie centra przesiadkowe w Stargardzie Szczecińskim i Szczecinie.
- Prezentacja: **„Docelowy układ komunikacyjny i systemy transportowe m. Stargard (jako element Studium decydujący o atrakcyjności inwestycyjnej miasta i subregionu)- p. Cykalewicz.** W prezentacji omówiono najważniejsze powiązania komunikacyjne TRMSu. Omówiono plany związane z obwodnicą Stargardzką. Podkreślono również wagę Stargardu jako ośrodka regionalnego. Stargard określono tutaj jako ważny ośrodek regionalny. Pan Cykalewicz utożsamiał rejon oddziaływania Stargardu z NUTS3. Dyrektor Dendewicz przypomniał, że istotą koncepcji było wzmocnienie centrum województwa, w tym celu ustalono strefę centralną.
- Prezentacja: **„Zrealizowane inwestycje komunikacyjne i ich znaczenie dla funkcjonowania regionalnego Stargardzkiego Parku Nowoczesnych Technologii Stargard Szczeciński - Kluczewo.”- p. Kocikowski.** Przedstawiono tu krótką historię tego terenu i powstania tu parku technologicznego. Omówione zostały inwestycje firmy Bridgestne, związane ze skomunikowaniem tego terenu z drogą główną i portem w Szczecinie. Źródłem finansowania było tu RPO.
- Prezentacja: **„Sieci energetyczne – identyfikacja problemów.”** Zaznaczono w tej prezentacji, że sieć energetyczna nie powinna być rozpatrywana jako koncepcja, tylko jako konkretny rynek; należy stworzyć program zapewniający dostawę energii.
- Dyskusja: padło pytanie o Blackout z 2008 roku; zapewniono, że zostały z tego wyciągnięte konsekwencje
Pytano również o możliwość przesyłu prądu między krajami- istnieje kabel przesyłowy do Szwecji i połączenie Krajnik- Vierraden.
- Prezentacja: **„Gospodarka odpadami”- p. Bestydziański.** W czasie prezentacji omówione zostały zagadnienia związane z „własnością” odpadów i szczegóły związane z Planem 2014, takie jak segregacja odpadów, wybudowanie 2 zakładów termicznej utylizacji odpadów czy likwidacja składowisk odpadów. Omówiono również możliwości przetworzenia energii ze spalania odpadów na energię elektryczną.
- Dyskusja: padło pytania o możliwość obsługi Niemiec przez polskie zakłady termicznej utylizacji odpadów; jest to możliwe, wszystko zależy od ceny wejścia obiektu do spalania (konkurencja). Pytano również o możliwość wyznaczenia w Koncepcji Rozwoju SOM gmin pilotażowych o kompletnym funkcjonowaniu segregacji odpadów; taki program jest prowadzony w gminie Police. W czasie dyskusji powrócono jeszcze do tematu energii elektrycznej: zadano pytanie o budowę pierścieniowego zasilania wokół Szczecina; można to zrobić, ale długo to potrwa. Zaznaczono również, że studium jest początkiem procesu planowania.

4. Podsumowanie:

- Delimitacja obszaru metropolitalnego powinna być kompromisem między podstawą formalną i polityczną
- Jak daleko powinna pójść wizja rozwoju transportu publicznego w SOM? Szynobusy jako szybka kolej miejska.; szybki rozwój hipermarketów i wielkich centrów handlowych w



latach 90. był połączony z rozwojem wielkich parkingów; konieczna jest weryfikacja dostępności tych miejsc transportem publicznym.

- Jaka powinna być rola Stargardu w policentryczny układzie SOM?
- Pomysł otwarcia kolejki wąskotorowej do Rewala (a nawet Dziwnówka) i odrestaurowanie połączenia do Trzebieży.

Wnioski i propozycje do koncepcji

- W celu zwiększenia udziału transportu publicznego w podróżach ogółem konieczne jest zwiększenie dostępności przestrzennej przystanków oraz skrócenie drogi przesiadki. Należy również zwiększyć częstotliwość połączeń w celu zniwelowania przewagi w swobodzie podróży, jaką daje samochód.
- Należy rozwijać połączenia szynowe (kolejowe i tramwajowe), które stworzą podstawowy układ transportu publicznego, uzupełniany systemem autobusowym.
- Budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju z możliwym wprowadzeniem odcinków podziemnych
- Konieczność stworzenia węzłów przesiadkowych oraz powstania sieci parkingów strategicznych (Park&Ride); zaproponować lokalizacje parkingów strategicznych na wlotach do miasta (Gumieńce - Warzymice, Centrum handlowym Ster, Pętla Głębokie, rejon ulicy Struga przy przystanku Szybkiego Tramwaju.) oraz parkingi przy stacjach kolejowych Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.
- Włączenie w projekcie Studium koncepcji zintegrowanych wielofunkcyjnych centrów przesiadkowych Szczecina i Stargardu Szczecińskiego.
- Należy podjąć działania w celu integracji dworca PKP Szczecin Główny z dworcem morskim.
- Doprowadzanie linii tramwajowych do ważnych punktów docelowych, często leżących w niedużej odległości od planowanych pętli końcowych. Przesunięcie planowanych węzłów końcowych tramwajów poza granice miasta, na obszary gęsto zaludnione – węzeł czy Centrum Handlowym STER o kilkaset metrów dalej do Mierzyna (gdzie mieszka 5,3 tys osób, planowany teren pod węzeł wykorzystać pod parking strategiczny).

Szczecińska Kolej Metropolitalna.

-Stworzenie szybkich połączeń szynowych w układzie:

- Szczecin – Goleniów miasto - Port Lotniczy ,
 - Szczecin - Stargard Szczeciński – Osiedle Pyrzyckie - Stargard Kluczewo.
 - Szczecin – Gryfino – Dolna Odra (z dodatkowym przystankiem Gryfino Osiedle Południe) przeniesie przystanku Dolna Odra bliżej elektrowni, wykorzystując jedną z bocznic.
 - Szczecin – Police – Trzebież (w dalszej perspektywie do Nowego Warpna).
 - Przywrócenie połączenia kolejowego do Polic z wykorzystaniem linii tramwajowej w postaci tramwaju dwusystemowego. Włączenia linii kolejowej nr 406 w układ tramwajowy w rejonie dworca Niebuszewo oraz pętli na Gocławiu.
 - Linia Szczecin - Kołbaskowo z przystankami przy nowopowstałych i ciągle rozbudowywanych osiedlach w Przeclawiu i Warzymicach. Możliwość wprowadzenia tramwaju dwusystemowego od planowanej pętli tramwajowej przy stacji Szczecin Gumieńce.
- Należy podkreślać rangę szybkiego i sprawnego transportu publicznego jako czynnika kreującego atrakcyjność inwestycyjną terenów położonych w pobliżu tego transportu. Ma



to szczególne znaczenie dla rewitalizacji zaniedbanych terenów gdzie sprawny transport publiczny powinien stać się narzędziem i impulsem tej rewitalizacji (istotne np. przy rewitalizacji północnych dzielnic nadodrzańskich Szczecina

- Utworzenie połączenia Szybkiej Kolei Miejskiej do Kołbaskowa, ze stacjami w Warzymicach i Przecławiu.

Kolej regionalna:

W połączeniach regionalnych należy przedłużyć linię kolejową nr 407 (Wysoka Kamińska – Kamień Pomorski) do Dziwnówka z możliwością dalszego przedłużenia wzdłuż wybrzeża do Rewala. Odcinek Kamień Pom. Dziwnówek jako normalnotorowy. Odcinek Dziwnówek – Rewal jako normalnotorowy lub wąskotorowy. Linia ta stanowiła by najszybsze połączenia Szczecina z morzem szczególnie istotne przy wyjazdach weekendowych, otwierało by nowe możliwości otwierania połączeń dalekobieżnych, zwiększenia częstotliwości połączeń Kamienia Pomorskiego. Ociążenia drogi wojewódzkiej nr 107 (jednej z najbardziej obciążonych ruchem samochodowym w województwie)

Gospodarka odpadami

Lokalizacja zakładu termicznego unieszkodliwiania odpadów na Ostrowie Grabowskim daje możliwość transportu odpadów drogą wodną nawet ze Świnoujścia. Należy w tym zakresie poszukiwać optymalnych rozwiązań pod względem ekonomicznym i minimalizującym uciążliwość spowodowaną transportem odpadów drogą lądową.

Sporządzili: Michał Urbański, Lilli Wolny