



STOWARZYSZENIE
SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU
METROPOLITALNEGO



PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO DO ROKU 2030 (Z PERSPEKTYWĄ 2040)

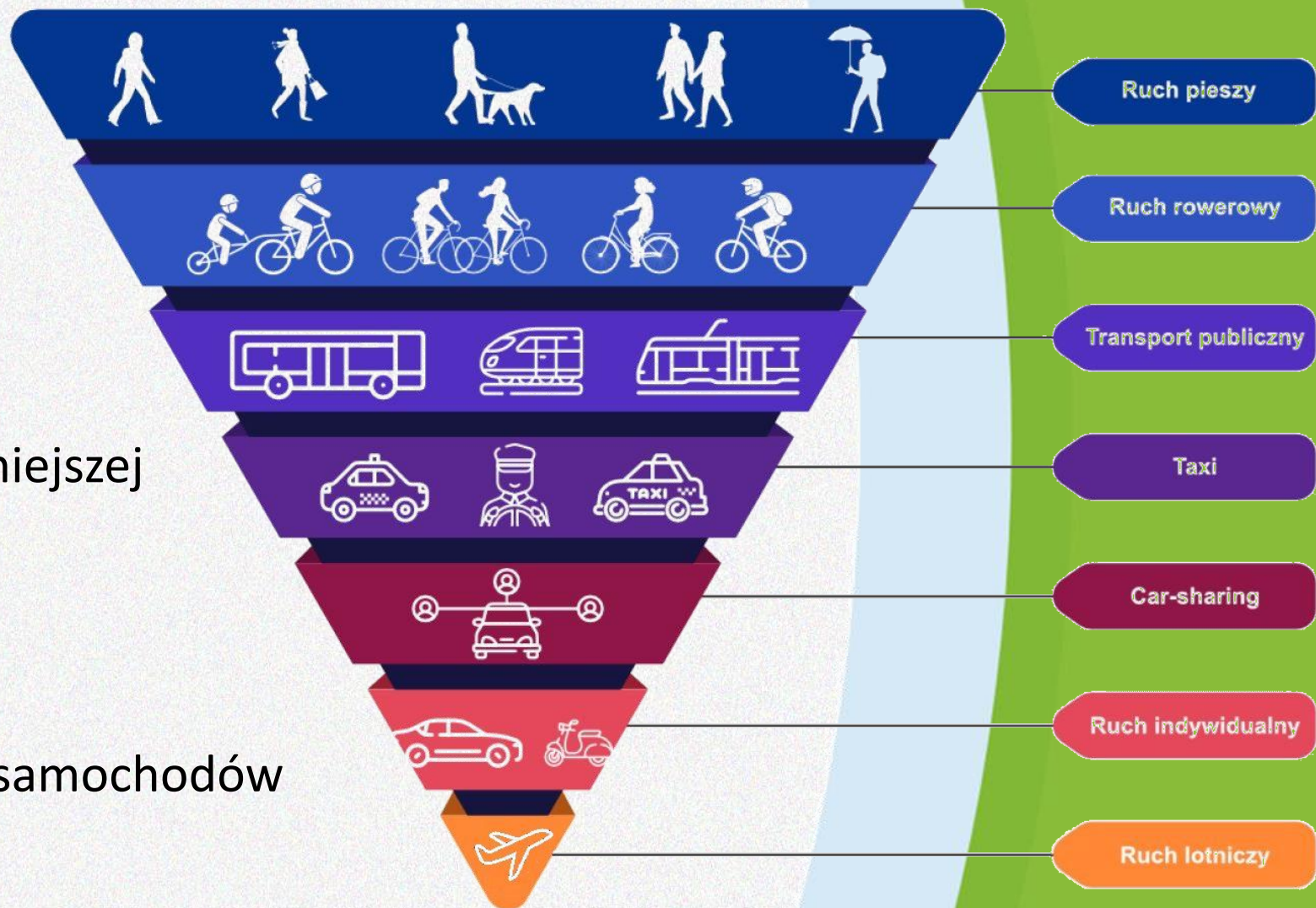


Zrównoważona mobilność

1. Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu

2. Możliwość wyboru najkorzystniejszej formy przemieszczania

3. Zmniejszenie uzależnienia od samochodów





EKO-MOBILNY SOM

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej



Strategia rozwoju systemu transportowego

Jednolity dokument w skali całego
Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego

Dostosowanie do potrzeb użytkowników

Ukształtowanie jednolitego obszaru
funkcjonalnego



EKO-MOBILNY SOM

Wizja i cele horyzontalne

Szczeciński Obszar Metropolitalny obszarem ze zintegrowanym systemem transportowym z wysokim poziomem dostępności, zapewniającym bezpieczną i zrównoważoną mobilność oraz wysoką jakość środowiska naturalnego

Poprawa dostępności transportu publicznego oraz bezpieczeństwa

Ograniczenie wpływu transportu na środowisko

3 etapy realizacji

Udział Jednostek Samorządu
Terytorialnego

Konsultacje społeczne

Ocena oddziaływania
na środowisko

Model ruchu

Rola i konsekwencje

Wizja

**Cele
horyzontalne**

Cele operacyjne

Pakiety działań

**Działania, zadania, rekomendacje
i kluczowe inwestycje**

Rola i wdrażanie planu

Zrównoważona mobilność

**Szansa rozszerzenia zasięgu
rozwiązań i rozwoju**

Dokument strategiczny

Uzgodnienia i współpraca

Studia wykonalności

Samodzielne decydowanie gmin



EKO-MOBILNY SOM

Cele operacyjne

Budowa sprawnego i odpornego metropolitalnego systemu transportowego

Zapewnienie dostępu do wysokiej jakości usług transportu publicznego i bezpieczeństwa

Wzmacnianie turystycznej specjalizacji SOM poprzez poprawę mobilności

Efektywne i skuteczne zarządzanie mobilnością w SOM





EKO-MOBILNY SOM

Pakiety działań

1. Atrakcyjny transport zbiorowy
2. Mobilność aktywna
3. Bezpieczny obszar metropolitalny
4. Edukacja i partycypacja społeczna
5. Atrakcyjna przestrzeń metropolitalna
6. Zintegrowana logistyka
7. Transport niskoemisyjny

Dziękuję za uwagę



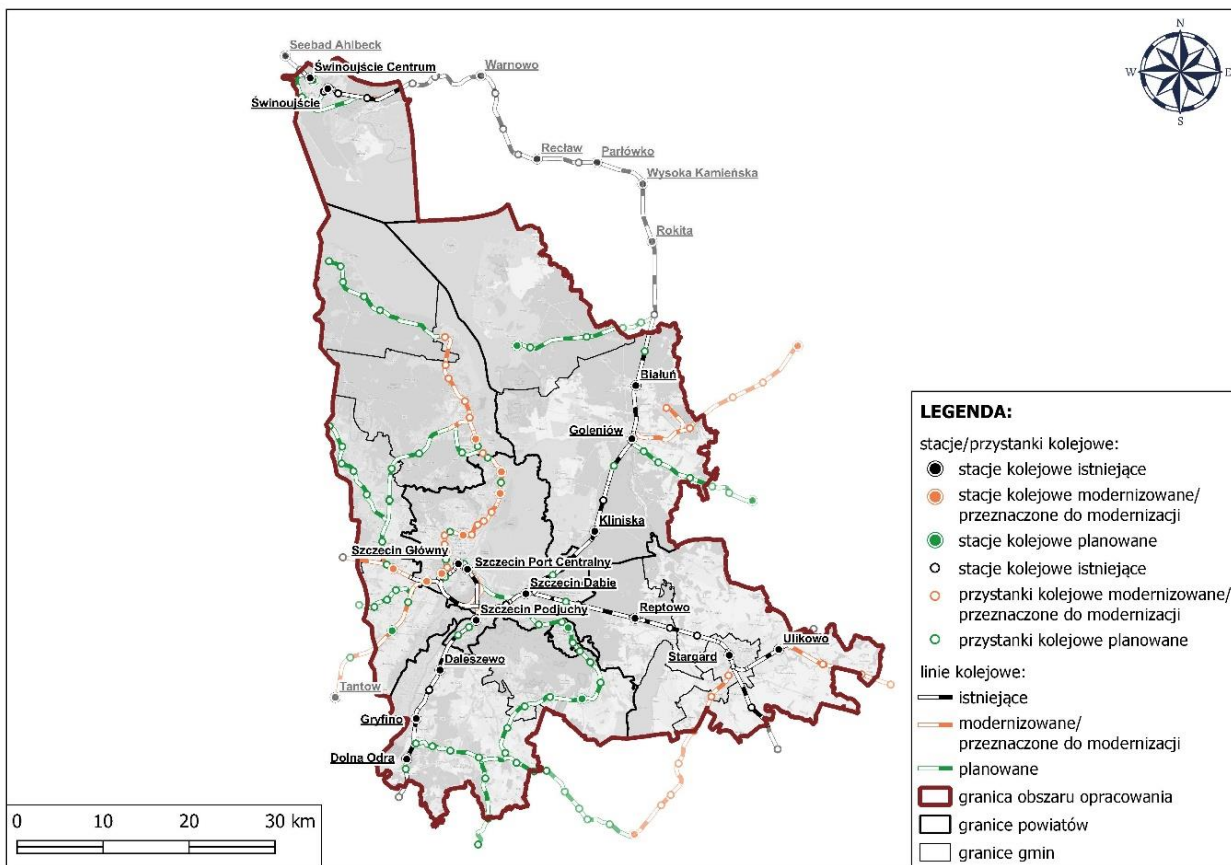


EKO-MOBILNY SOM

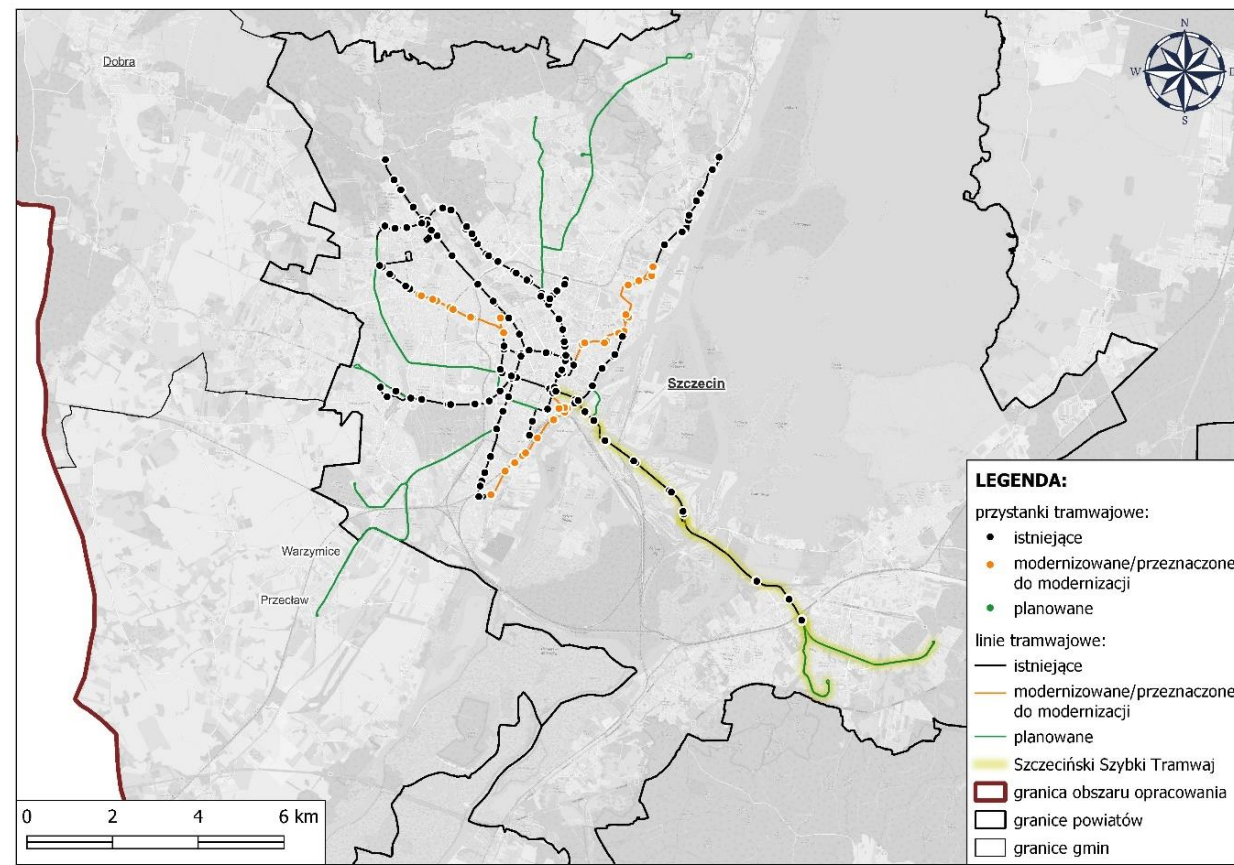
Pakiet 1. Atrakcyjny transport zbiorowy

- Integracja i rozwój zespołów ds. planowania Publicznego Transportu Zbiorowego – działania 1.1., 1.2., 1.3.
- Wypracowanie zintegrowanego metropolitalnego systemu transportowego z centralną rolą transportu publicznego – działania 1.6., 1.7., 1.14., 1.15., 1.19.
- Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań planistycznych, organizacyjnych, informatycznych zwiększających elastyczność usług i dopasowanie do zróżnicowanych potrzeb pasażerów – działania 1.4., 1.5., 1.9., 1.11., 1.18., 1.24., 1.30., 1.33., 1.38.
- Wdrażanie rozwiązań organizacyjnych, infrastrukturalnych usprawniających przejazdy transportem publicznym – działania 1.10., 1.21., 1.26., 1.29., 1.34., 1.35., 1.36., 1.37.
- Sezonowe badania potrzeb przewozowych i dostosowywanie oferty do okresowych wahań liczby i struktury czasowo-przestrzennej podróży – działania 1.12., 1.20., 1.22., 1.23.,
- Uwzględnienie w ofercie przewozowej potrzeb ruchu turystycznego i rekreacyjnego – działania 1.8., 1.13., 1.31., 1.32.
- Rozwój sieci transportu publicznego – działania 1.16., 1.17., 1.25., 1.27., 1.28.,





Rys. 1. Docelowy układ sieci kolejowej

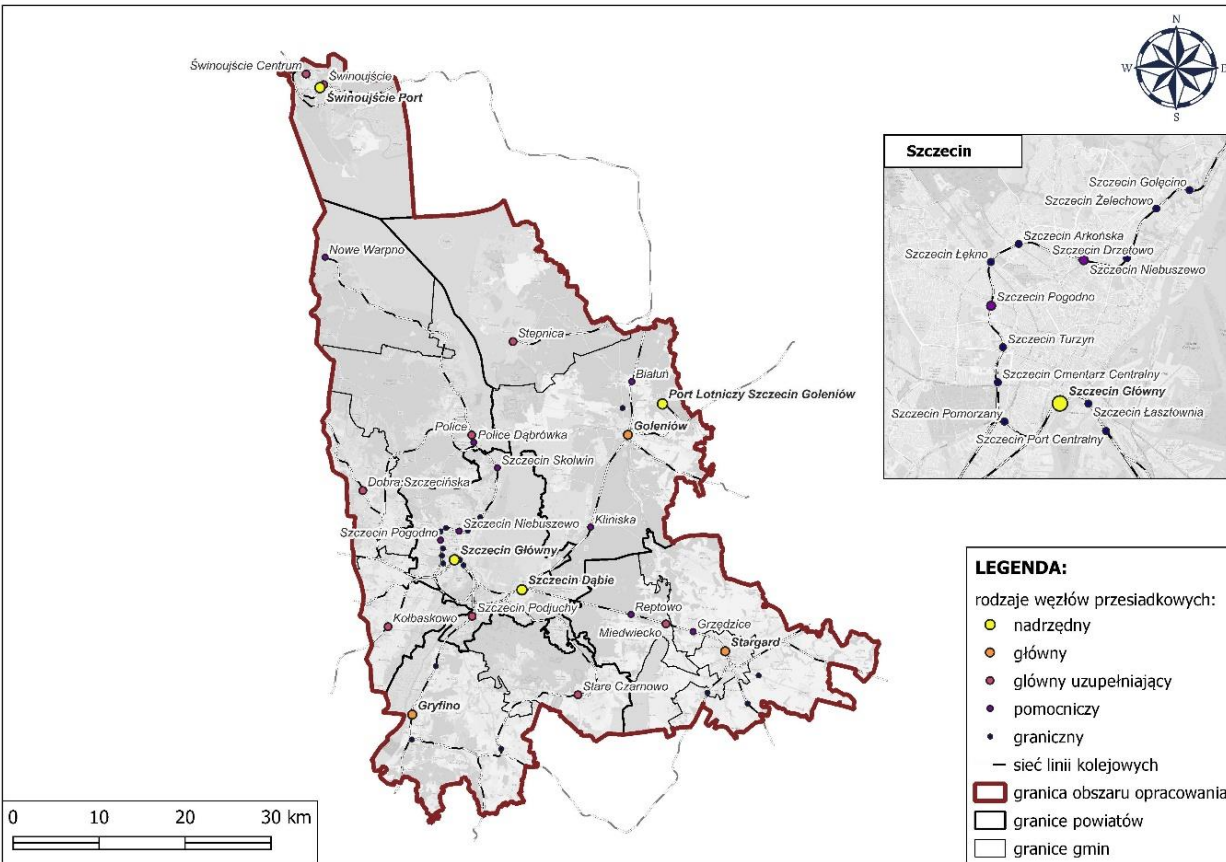


Rys. 2. Docelowy układ sieci tramwajowej ze wskazaniem zakresu rozbudowy

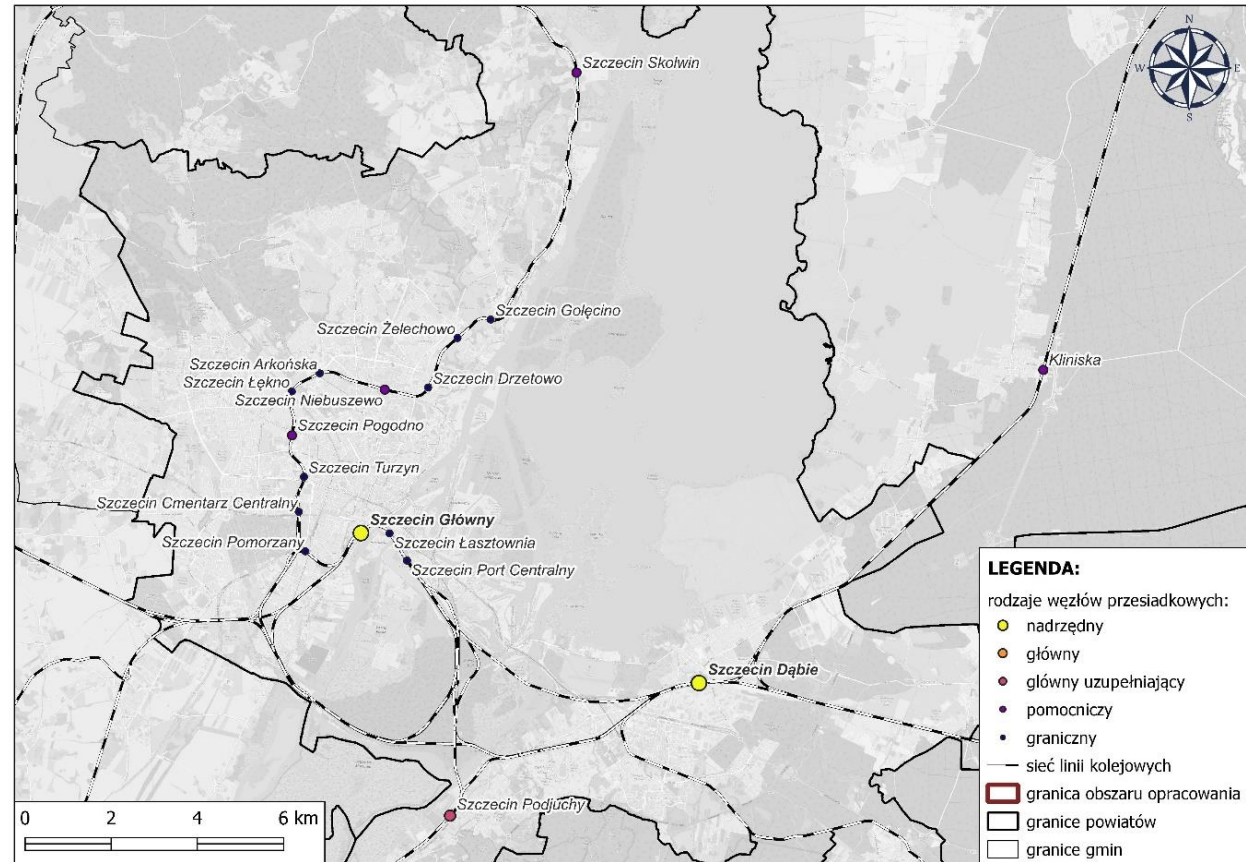


EKO-MOBILNY SOM

Pakiet 1. Atrakcyjny transport zbiorowy



Rys. 3. Planowana lokalizacja węzłów przesiadkowych różnych typów na obszarze SOM



Rys. 4. Planowana lokalizacja węzłów przesiadkowych różnych typów w Szczecinie

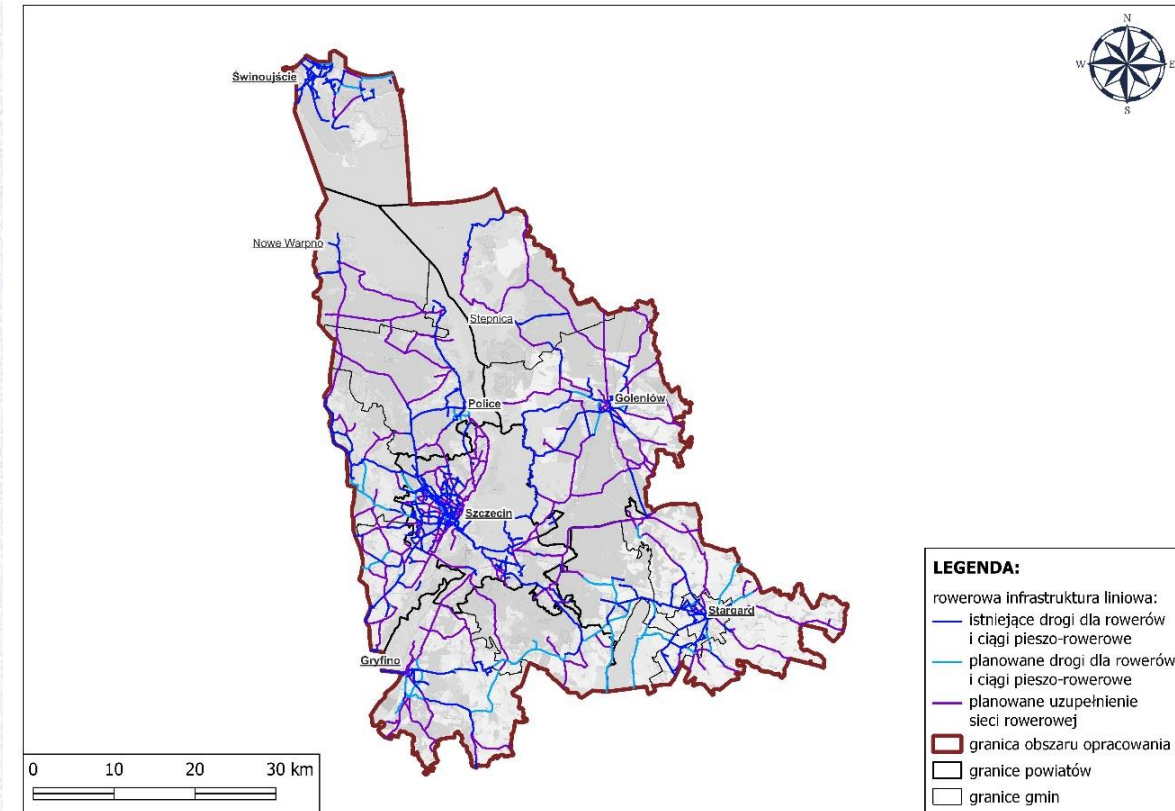


EKO-MOBILNY SOM

Pakiet 2. Mobilność aktywna

- Wdrożenie ogólnokrajowych wzorców i standardów w zakresie ruchu rowerowego – działanie 2.1.
- Opracowanie spójnego schematu dróg rowerowych i ciągów pieszych w obszarze funkcjonalnym SOM i transgranicznym obszarze oddziaływania o parametrach dopasowanych do prognozowanych potrzeb i standardzie wyposażenia zgodnego z przyjętymi standardami – działanie 2.2.
- Rozwój infrastruktury dla pieszych i UTO spójnej w skali obszaru funkcjonalnego SOM i transgranicznego obszaru oddziaływania – działanie 2.3.
- Budowa infrastruktury rowerowej umożliwiającej dotarcie do głównych generatorów ruchu i punktów przesiadkowych – działanie 2.4.
- Rozwój systemu rowerów miejskich – działanie 2.5.

Rys. 5. Docelowy układ sieci rowerowej





- Opracowanie przez zespół procedur weryfikacji, monitoringu i poprawy poziomu bezpieczeństwa wraz z wypracowaniem zasad postępowania – działania 3.1. - 3.4., 3.17.
- Wdrażanie rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo, w szczególności niechronionych uczestników ruchu poprzez Strefowanie prędkości, separację ruchu, przebudowę miejsc niebezpiecznych, i kwestie infrastrukturalne – działania 3.4. – 3.11., 3.16., 3.18. – 3.20.
- Działania edukacyjne, kampanie informacyjne, promocyjne, warsztaty, szkolenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa – działania 3.12. – 3.15.



EKO-MOBILNY SOM

Pakiet 3. Bezpieczny obszar metropolitalny



Rys. 6. Idea strefowania prędkości zastosowana w Planie do kształtowania zróżnicowanych funkcji w strukturze osadniczej

Przykład działania
„Strefy ruchu uspokojonego w SOM”
planowany zakres wdrożenia
Śródmieście miast powiatowych:

Szczecin,
Stargard,
Police,
Goleniów,
Świnoujście,
Gryfino,
Dobra
oraz

Osiedle Zachód w Stargardzie
Dzielnica nadmorska w Świnoujściu



EKO-MOBILNY SOM

Pakiet 4. Edukacja i partycypacja społeczna

- Stosowanie różnorodnej formy komunikacji z mieszkańcami w tym platformy wspomagającej dialog w celu zwiększenia świadomości na temat wpływu stosowanego środka transportu – działania 4.2., 4.4.
- Prowadzenie kampanii, tworzenie warsztatów i zajęć w szkołach oraz JST o tematyce związanej ze zrównoważoną mobilnością – działania 4.1., 4.3.





- Wypracowanie efektywnych, zintegrowanych struktur zarządzania i współpracy w zakresie rozwoju zagospodarowania przestrzennego – działania 5.1. - 5.3., 5.5., 5.9.
- Wspólna polityka przestrzenna zorientowana na zwartą zabudowę o mieszanych funkcjach, zintegrowaną z systemem transportowym – działania 5.4., 5.6., 5.7., 5.16. - 5.20.
- Wsparcie terenów zielonych i zielone budownictwo – działania 5.8., 5.21. - 5.24.
- Integracja nowej polityki parkingowej poprawiającej bezpieczeństwo i jakość życia w śródmieściach poprzez uporządkowanie i ograniczanie parkowania – działania 5.10. - 1.15.

Wybrane działanie „Strefy płatnego parkowania w SOM” planowany zakres wdrożenia

Strefa 1 - śródmieście miast powiatowych Szczecin, Stargard, Police, Goleniów, Świnoujście, Gryfino, Dobra

Strefa 2 – obszary przyległe do śródmieścia otaczające śródmieście, pas o szerokości połowy promienia charakteryzującego powierzchnię śródmieścia



EKO-MOBILNY SOM

Pakiet 6. Zintegrowana logistyka

- Samorządowe wsparcie i rozwój zintegrowanego systemu transportu towarów i systemu logistycznego SOM – działania 6.1. – 6.2., 6.9.
- Rozwój zielonego transportu intermodalnego – działania 6.3., 6.7., 6.12.
- Rozwój sieci drogowej dla ruchu towarowego – działania 6.4. – 6.5.
- Optymalizacja i rozwój zintegrowanego łańcucha dostaw – działania 6.6., 6.8., 6.10. – 6.11.



EKO-MOBILNY SOM

Pakiet 7. Transport niskoemisyjny

- Wymiana taboru w transporcie publicznym na nowoczesny i nisko/zeroemisyjny – działania 7.1. – 7.3.
- Wsparcie rozwoju pojazdów z napędem alternatywnym poprzez preferencyjne warunki parkowania – działania 7.4. – 7.5.
- Wsparcie rozwiązań usprawniających ruch poprzez sterowanie ruchem – ITS - działania 7.8., 7.9., 7.11.
- Rozbudowa systemu stacji ładowania pojazdów z napędem alternatywnym – działanie 7.6.
- Zwiększenie udziału środków transportu o napędzie zeroemisyjnym w transporcie towarów – działanie 7.7.
- Utworzenie Strefy Czystego Transportu w śródmieściu Szczecina – działanie 7.10.





EKO-MOBILNY SOM

Harmonogram

Wyznaczenie zespołów
roboczych

3.1., 5.2., 7.8., 5.1.

Wypracowanie
jednolitej strategii

2.1., 1.6., 2.2.,
3.12., 3.2., 5.10.

Wsparcie transportu
towarów

6.1.

Przeciwdziałanie
niewłaściwemu
parkowaniu

3.11.

Wsparcie transportu towarów
6.12., 6.4., 6.8., 7.7.

Uporządkowanie parkowania
5.12., 5.13., 5.14.

Węzły przesiadkowe
5.11., 1.14., 1.15.,
1.18.

2024

2025

2026

2027

2030

2035

Zintegrowanie
zarządzania
PTZ
1.1. , 1.2.

Optymalizacja
zarządzania PTZ
1.10., 1.35.

Pasażerski
transport wodny
1.32., 1.33.

Rozwiązania
informatyczne
w PTZ
1.7., 1.9.,
1.11., 1.24.

PTZ dla potrzeb
turystycznych
1.8.

Wypracowanie
dobrych
praktyk
mobilności
1.3., 1.4., 1.5.,
2.5.

Przestrzeń
dla pieszych
5.3., 3.6.

Rozwój sieci PTZ
1.17., 1.27., 1.28.

Usprawnienie
ruchu środków PTZ
1.31., 1.34., 1.36.

Wsparcie i rozwój
ekologicznych form
przemieszczania
1.16., 1.19., 7.10.,
7.6.



EKO-MOBILNY SOM

Harmonogram – działania ciągłe w perspektywie do roku 2040

- Analiza i usprawnianie systemu PTZ - działania 1.12., 1.13., 1.20. - 1.23.
- Rozwój sieci alternatywnych względem samochodu podsystemów transportu 1.25., 1.26., 2.3., 2.4., 3.5.
- Kampanie społeczne i szkolenia - działania: 3.13. - 3.15., 3.17., 4.1 - 4.4., 5.5., 6.2., 7.9.
- Kształtowanie dostępności przestrzeni parkingowych - działania: 5.15., 7.4., 7.5.
- Kształtowanie zagospodarowania przestrzennego – działania: 5.4., 5.6., 5.7., 5.16. - 5.20.,
- Kształtowanie ekologicznej przestrzeni - działania: 5.21. - 5.24., 5.8.
- Ekologiczny tabor PTZ - działania: 7.1. – 7.3.
- Usprawnienie ruchu drogowego - działania: 1.29., 1.37., 5.9., 6.10., 6.11., 7.11.
- Wsparcie rozwoju transportu towarów - działania: 6.3., 6.5. - 6.7., 6.9.
- Wdrożenie nowatorskich rozwiązań w PTZ - działania: 1.30., 1.38.
- Poprawa bezpieczeństwa, w tym poprzez rozwiązania obszarowe - działania: 3.3., 3.4., 3.7., 3.8., 3.9., 3.10., 3.18., 3.19., 3.20., 3.16.