



Założenia do Polityki Transportowej

08.04.2015 r.



Plan prezentacji

1. Cele polityki transportowej w świetle dokumentów strategicznych.
2. Założenia do Polityki Transportowej Świnoujścia.
3. Warianty systemu transportu w mieście.
4. Statystyka dotycząca transportu i natężenia ruchu w mieście.
5. System parkingowy i strefy płatnego parkowania w mieście.
6. Komunikacja zbiorowa – ocena funkcjonowania i plany.
7. Podsumowanie.



Cele polityki transportowej w świetle dokumentów strategicznych

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy. Nowoczesna infrastruktura oraz efektywnie funkcjonujący system transportowy sprzyjają wzrostowi gospodarczemu. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa wzmacnia spójność społeczną, ekonomiczną i przestrzenną oraz przyczynia się do wzmocnienia konkurencyjności.

Transport i jego rozwój w Świnoujściu powinien uwzględniać przede wszystkim:

1. Strategię rozwoju Unii Europejskiej (określoną w dokumencie strategicznym „Europa 2020”).
2. Średniookresową Strategię Rozwoju Kraju wraz ze Strategią Rozwoju Transportu do roku 2020.
3. Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.
4. Strategię Rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.
5. Strategię Rozwoju Miasta na lata 2014-2020.

Cele strategii Europa 2020

Celem strategii „Europa 2020” jest osiągnięcie wzrostu gospodarczego, który będzie: inteligentny – dzięki bardziej efektywnym inwestycjom w edukację, badania naukowe i innowacje; zrównoważony – dzięki zdecydowanemu przesunięciu w kierunku gospodarki niskoemisyjnej; oraz sprzyjający włączeniu społecznemu, ze szczególnym naciskiem na tworzenie nowych miejsc pracy i ograniczanie ubóstwa. Strategia koncentruje się na pięciu dalekosiężnych celach w dziedzinie zatrudnienia, innowacyjności, edukacji, walki z ubóstwem oraz w zakresie klimatu i energii.

3. Zmiany klimatu i zrównoważone wykorzystanie energii

- należy ograniczyć **emisje gazów cieplarnianych o 20 proc. w stosunku do poziomu z 1990 r.** (w Polsce o 14%) 20 proc. energii powinno pochodzić ze źródeł odnawialnych (w Polsce 15,48%) efektywność energetyczna powinna wzrosnąć o 20 proc (w Polsce o 14 %).



Cele Strategii Rozwoju Transportu w Polsce do roku 2020

CEL GŁÓWNY:

Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.



Cele polityki transportowej w świetle dokumentów strategicznych

Cel Strategiczny 1: Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego.

Cel Strategiczny 2: Stworzenie warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych i rozwoju efektywnych systemów przewozowych.

- Cel szczegółowy 1: Stworzenie nowoczesnej i spójnej sieci infrastruktury transportowej.
- Cel szczegółowy 2: Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym.
- **Cel szczegółowy 3: Poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów.**
- **Cel szczegółowy 4: Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.**
- Cel szczegółowy 5: Zbudowanie racjonalnego modelu finansowania inwestycji infrastrukturalnych.



Cele Strategii Rozwoju WZ do roku 2020

MISJA WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO:

Stworzenie warunków do stabilnego i zrównoważonego rozwoju województwa zachodniopomorskiego opartego na konkurencyjnej gospodarce i przedsiębiorczości mieszkańców oraz aktywności społecznej przy optymalnym wykorzystaniu istniejących zasobów.

Cel strategiczny 3:

Zwiększenie przestrzennej konkurencyjności regionu.

- **m.in. cel kierunkowy: Stworzenie efektywnego, dostępnego i zintegrowanego systemu transportowego.**



Cele polityki transportowej w świetle dokumentów strategicznych

Cele Strategii Rozwoju SOM

WIZJA SZCZECIŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO:

Spójna i atrakcyjna przestrzeń, nowoczesna i konkurencyjna gospodarka, wykształcone i świadome swej tożsamości społeczeństwo, dostępne, o wysokiej jakości usługi publiczne podstawą zintegrowanego rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Cel strategiczny 1:

Wzmocnienie integracji przestrzennej i funkcjonalnej SOM.

- **m.in. cel operacyjny: Polepszenie zewnętrznej dostępności transportowej SOM**

Cel strategiczny 2:

Poprawa atrakcyjności SOM w krajowej i europejskiej przestrzeni.

- **m.in. cel operacyjny: Poprawa spójności wewnętrznej SOM poprzez wzmocnienie powiązań transportowych,**
- **m.in. cel operacyjny: Budowa zrównoważonego, dostępnego i przyjaznego oraz zintegrowanego systemu transportu publicznego.**



Cele polityki transportowej w świetle dokumentów strategicznych

Cele Strategii Rozwoju Miasta na lata 2014-2020

WIZJA MIASTA :

Świnoujście to wyspy zdrowia, nowoczesnych technologii i wielu kultur. Miasto, które intryguje wyspiarskim położeniem i charakterem, stanowiąc wyzwanie do różnorodnych kreacji w każdej dziedzinie. Otwartością i gościnnością przyciąga zarówno turystów, jak i ludzi gotowych do podejmowania życiowych wyzwań. To miasto, które warto zwiedzać, w którym warto inwestować - po prostu warto żyć.

Cel strategiczny A:

Poprawa zewnętrznego i wewnętrznego systemu komunikacji i transportu Miasta (krajowego, regionalnego i międzynarodowego).

- **Cel operacyjny 1: Usprawnienie połączeń transportowych między wyspami Uznam i Wolin.**
- **Cel operacyjny 2: Poprawa dostępności Miasta.**

Cel strategiczny C:

Świnoujście atrakcyjne dla inwestorów, szczególnie związanych z gospodarką morską.



Założenia do Polityki Transportowej Świnoujścia

Założenia do Polityki Transportowej (PT) są spójne z wymienionymi powyżej dokumentami strategicznymi i mają na uwadze:

dostosowanie komunikacji do obecnego i przyszłego rozwoju miasta, zmniejszenie uciążliwości transportu drogowego, poprawa komunikacji na potrzeby mieszkańców i turystów.

Cel 1 - Poprawa wewnętrznych i zewnętrznych systemów transportowych (inwestycje w infrastrukturę drogową) – główne zadania zostały określone w Wieloletnich Strategicznych Programach Operacyjnych na lata 2014-2020.

- Budowa i przebudowa dróg.
- Dostosowanie infrastruktury drogowej do zmieniających się potrzeb i poprawy bezpieczeństwa.



Założenia do Polityki Transportowej Świnoujścia

- Cel 2 - Poprawa jakości i wzmocnienie transportu zbiorowego w mieście**
(dostosowanie linii autobusowych do nowych potrzeb, zakup nowych autobusów)
- Opracowanie modelu komunikacji zbiorowej mającego na celu zmniejszenie udziału pojazdów indywidualnych w ruchu miejskim.
 - Zakup ekologicznych (np. hybrydowych) autobusów.
 - Korelacja miejskich środków transportu (przeprawa – komunikacja zbiorowa w tym poprawa komfortu usług transportowych).
- Cel 3 - Rozwój i zwiększenie udziału w komunikacji ekologicznych środków transportu**
(budowa ścieżek rowerowych, stawianie na pojazdy hybrydowe, elektryczne itp.)
- Budowa spójnej sieci ścieżek rowerowych.
 - Budowa parkingów buforowych i przesiadkowych.
 - Stworzenie ulg i zachęt dla kierowców i właścicieli pojazdów z napędem ekologicznym.



Warianty systemu transportu w mieście

1. Wariant „aglomeracyjny” (lobby paliwowo – samochodowe)

tworzenie udogodnień dla transportu samochodowego

- rozbudowa głównych dróg na drogi o przekroju dwujezdniowym,
- budowa nowych dróg i pozyskiwanie terenów na potrzeby szerokich pasów drogowych,
- rozrastanie się Miasta i powstanie zjawiska kongestii (zwiększania natężenia ruchu).

2. Wariant „środowiskowy”

tworzenie utrudnień dla transportu samochodowego np. całkowity zakaz wjazdu do uznamskiej części Miasta pojazdów zasilanych paliwem konwencjonalnym

- budowa buforowych parkingów - park & ride i parkingów wielopoziomowych na obrzeżach Miasta oraz rozbudowa sieci ścieżek rowerowych,
- rozwój i intensyfikacja zbiorowej komunikacji miejskiej o napędzie ekologicznym,
- ułatwienia dla mieszkańców posiadających samochody o napędach ekologicznych (hybrydowe, elektryczne itp.).

3. Wariant „zrównoważony” (preferowany)

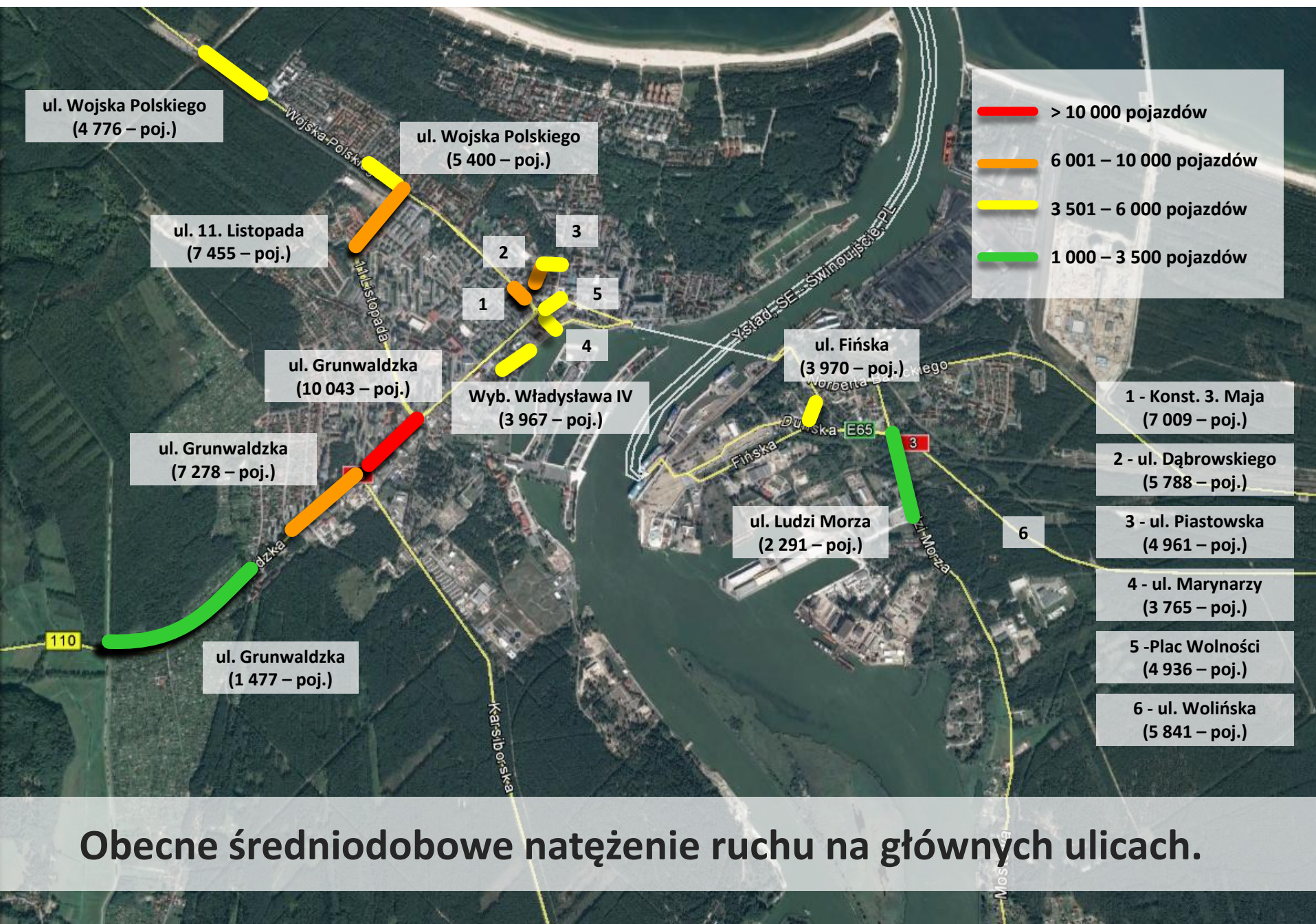
rozproszenie głównego ruchu poprzez sieć dróg równorzędnych jednojezdniowych, uspokajanie ruchu i sprzyjanie alternatywnym rodzajom transportu (rower, komunikacja zbiorowa)

- rozbudowa i przebudowa dróg istniejących, m.in. utworzenie obwodnicy zachodniej poprzez połączenie ul. 11. Listopada z ul. Karsiborską, utworzenie tzw. obwodnicy wschodniej łączącej w I etapie ul. Karsiborską z ul. Steyera i w II etapie ul. Wybrzeże Władysława IV z ul. Jachtową i nowym odcinkiem ul. Sienkiewicza oraz budowa obwodnicy południowej łączącej ul. Karsiborską z ul. Grunwaldzką na wysokości przejścia granicznego Garz.
- tworzenie stref o ruchu uspokojonym (Śródmieście i Dzielnica Nadmorska), ograniczanie w nich ruchu samochodowego (płatny wjazd, płatne strefy parkowania, parkingi buforowe),
- rozwój infrastruktury rowerowej (ścieżki rowerowe, parkingi),
- stworzenie systemu parkingowego zachęcającego do pozostawienia samochodu i skorzystania z innych form transportu,
- zwiększenie atrakcyjności i znaczenia komunikacji zbiorowej (ekologiczne środki transportu dojeżdżające do najważniejszych miejsc w mieście),
- rozwój stref pieszych.



Statystyka dotycząca transportu i natężenia ruchu w mieście

Lp.	Wyszczególnienie	2012	2013	2014
1	ilość zarejestrowanych pojazdów aktywnych w tym pojazdy osobowe	18 760 16 163	19 648 16 983	20 452 17 707
2	Ilość kilometrów dróg	127,7	127,3	127,3
3	Ilość miejsc postojowych	4 896	5 060	5 302
4	Ilość przewiezionych samochodów przez promy na dobę a) Warszów c) Centrum	5 995 3 129 2 870	5 068 3 211 2 857	5 991 3 192 2 799
5	Łączna długość ścieżek rowerowych z ciągami pieszo- rowerowymi w [km]	27,3	28,4	30,8
5	Ilość zarejestrowanych taksówek	252	248	249
6	Dorożki dopuszczone do ruchu w mieście	b/d	b/d	66
7	Pozostałe środki transportu dopuszczone do ruchu (kolejki turystyczne itd.)	2	2	2





Centrum handlowe
przy ul. Bałtyckiej

Tereny inwestycyjne
w Dzielnicy Nadmorskiej

Zespół portów

Centrum handlowe

Tereny inwestycyjne
w obszarze Basenu Płn.

Kaufland i Top Shop

Terminal promów
morskich

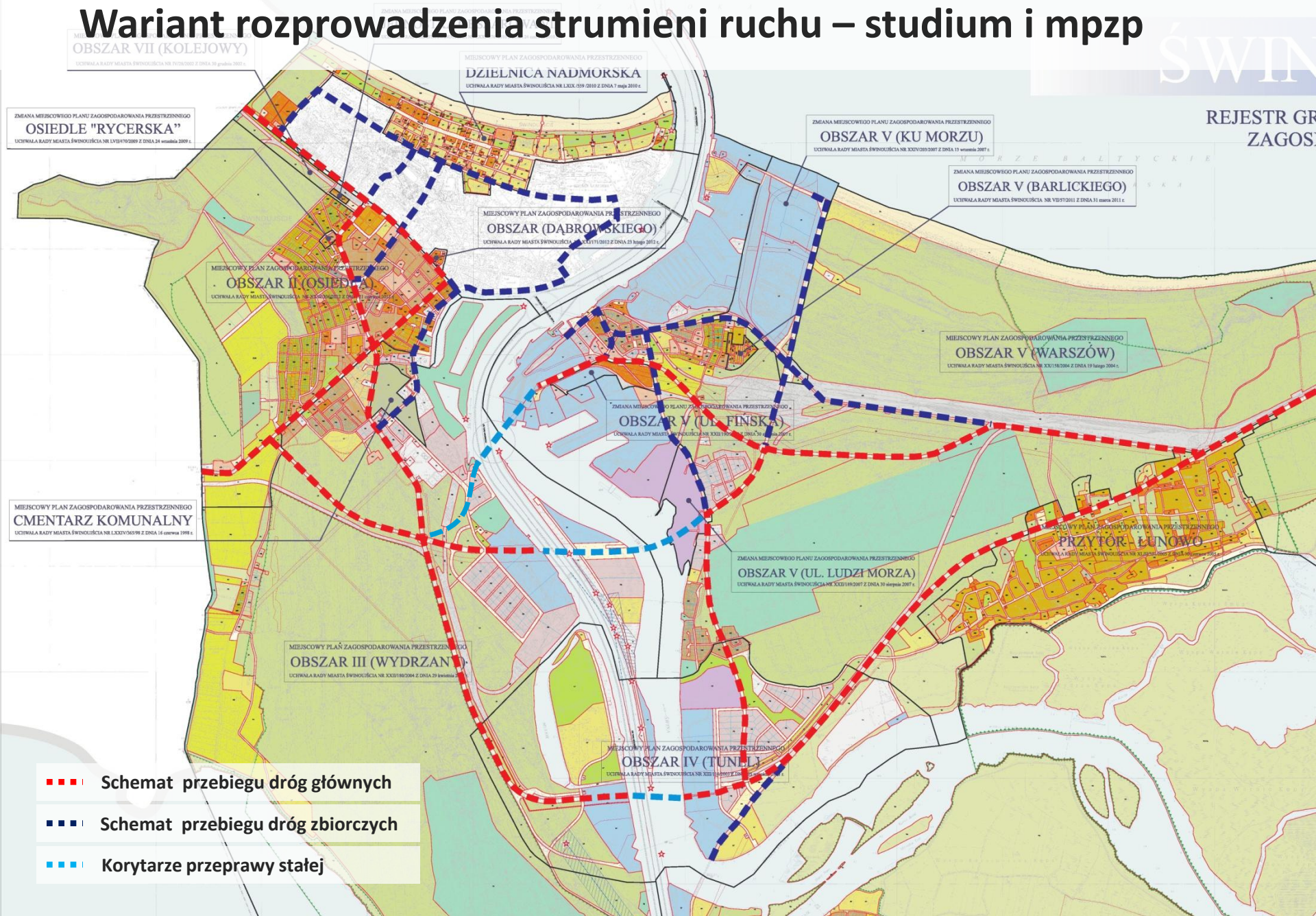
Wolny Obszar Celny

Tereny inwestycyjne
w obszarze Basenu Mułnik

Morska Stocznia
Remontowa „Gryfia”

Miejsca mające wpływ na generowanie ruchu w najbliższych latach

Wariant rozprowadzenia strumieni ruchu – studium i mpzp







System parkingowy i strefy płatnego parkowania w mieście

Obecna ilość miejsc parkingowych i postojowych

L.p.	Świnoujście (Lewobrzeże)	Ilość stanowisk postojowych dla samochodów osob.			Wydzielone parkingi przylegające do dróg	Ogółem
		zatoki	na jezdni	taxi		
1	Drogi gminne	979	2 190	19	777	3 957
2	Drogi powiatowe	580	212	22	463	1 276
3	Drogi krajowe	7	0	0	53	60
RAZEM		1 566	2 402	41	1 293	5 302



System parkingowy i strefy płatnego parkowania w mieście

Obecna liczba miejsc postojowych (parkingi, zatoki) z podziałem na obszary Miasta

Lp.	Rejon / dzielnica	Liczba miejsc
1	Dzielnica Nadmorska	1 006
2	ul. Wojska Polskiego	150
3	Śródmieście *	857
4	Warszów (ul. Barlickiego)	50
5	Stanowiska dla autokarów (łącznie)	7

* - Śródmieście wyznaczony umownie ograniczone ulicami: Jana z Kolna, Piastowska, Dąbrowskiego, Staszica, Rybaki, Wybrzeże Władysława IV.



ul. Bałtycka / Żeromskiego

ul. Żeromskiego

ul. Uzdrowskowa

ul. Bałtycka

ul. Pow. Śląskich

ul. Moniuszki

ul. Sienkiewicza

ul. 11. Listopada

Pl. Mickiewicza

ul. Matejki

ul. Piłsudskiego

ul. Monte Cassino

ul. Wojska Polskiego

ul. Dąbrowskiego

Parkingi ogólnodostępne

ul. Rybaki

Pl. Rybaka

ul. Barlickiego

Parkingi płatne

ul. Warszawska

Wyb. Władysława IV

Parkingi płatne sezonowo

ul. Lechicka

Lokalizacja istniejących ogólnodostępnych parkingów



System parkingowy i strefy płatnego parkowania w mieście

Brakujące miejsca parkingowe

Lp.	Rejon / dzielnica	Ilość brakujących miejsc
1	Dzielnica Nadmorska	298 *
2	Śródmieście	302
3	Warszów	46 *

* - przy założeniu parkowania na ulicach.

Dane wg. ekspertyzy firmy IPO



ul. Uzdrowskowa
(ok. 300 miejsc-
automatyczny 600)

Dąbrowskiego / Bema /
Piastowska / Piłsudskiego
automatyczny
(ok. 150/300 miejsc)

ul. Barlickiego / Dworcowa
(ok. 150-200 miejsc)

**Lokalizacja planowanych do realizacji parkingów wielopoziomowych
(ujęte w WSPO na lata 2014-2020)**

An aerial photograph of a city center, likely Wrocław, showing a dense urban landscape with various residential and commercial buildings. A large green forested area is visible in the upper left. A red dot with a white border is placed on a street intersection in the center of the image, with a white line connecting it to a text box above.

Dąbrowskiego / Bema /
Piastowska / Piłsudskiego
automatyczny
(150/300 miejsc)

Lokalizacja nowego parkingu wielopoziomowego - Śródmieście



Parking wielopoziomowy

Lokalizacja nowego parkingu wielopoziomowego – ul. Bema



Parking wielopoziomowy

This is a 3D architectural rendering of a city block. The central focus is a new multi-level parking garage, indicated by a green arrow and a green label. The surrounding area includes various buildings, some with green roofs, and streets labeled 'Piastowska' and 'ul. Bema'. The rendering is in a clean, white style with green highlights for the new parking area and green roofs.

Lokalizacja nowego parkingu wielopoziomowego – ul. Bema



ul. Uzdrowskowa
(300 /600 miejsc)

Lokalizacja nowego parkingu wielopoziomowego – Dzielnica Nadmorska



Proponowana lokalizacja

Lokalizacja nowego parkingu wielopoziomowego – Dzielnica Nadmorska



**Węzeł przesiadkowy
(ul. Barlickiego)**

Lokalizacja nowego parkingu – ul. Barlickiego



Lokalizacja nowego parkingu – ul. Barlickiego



ul. Wojska Polskiego
Liczba miejsc: 150

Dzielnica Nadmorska
Liczba miejsc: 444

Strefa płatnego parkowania – stan obecny (594 miejsca)



Dzielnica Nadmorska (D.N.)

Śródmieście (propozycja)

Strefa płatnego parkowania proponowana (ok. 1100 miejsc)

Ilość miejsc postojowych: 576
Planowane wpływy: 1 303 tys zł



SPP w Śródmieściu – analizowana propozycja nr 1
(Łączne przewidywane wpływy z SPP ok. 2 mln zł)

Ilość miejsc postojowych: 452
Planowane wpływy: 1 023 tys zł



SPP w Śródmieściu – analizowana propozycja nr 2
(Łączne przewidywane wpływy z SPP ok. 1,75 mln zł)

Ilość miejsc postojowych: 393
Planowane wpływy: 889 tyś zł



SPP w Śródmieściu – analizowana propozycja nr 3
(Łączne przewidywane wpływy z SPP ok. 1,6 mln zł)



System parkingowy i strefy płatnego parkowania w mieście

Koszty budowy parkingów wielopoziomowych

Lp.	Lokalizacja	Ilość miejsc	Koszt budowy**	
1	ul. Uzdrowska (między ul. Chrobrego i Plażową)	300 / 600*	11 mln zł	Parkingi planowane do realizacji wg WSPO 2014-2020
2	Kwartał ulic: Dąbrowskiego / Bema / Piastowska / Piłsudskiego	154 / 295*	6,2 mln zł	
3	ul. Barlickiego / Dworcowa (parking Park & Ride)	200	6,8 mln zł	
Podsumowanie:		654 / 895	24 mln zł	
4	Kwartał ulic: Armii Krajowej / Chrobrego / Boh. Września / Monte Cassino	120	4,8 mln zł	Parkingi planowane do realizacji wg MPZP
5	ul. Rybaki	320	12,8 mln zł	
6	ul. Zdrojowa / Uzdrowska	600	22 mln zł	
Podsumowanie:		1 040	39,6 mln zł	
Łącznie:		1 694 / 1 935	63,6 mln zł	

* - liczba miejsc postojowych przy realizacji inwestycji z partnerem prywatnym

** - koszt realizacji budowy parkingu bez udziału partnera prywatnego



System parkingowy i strefy płatnego parkowania w mieście

Koszty budowy parkingów naziemnych

Lp.	Lokalizacja	Ilość miejsc	Koszt budowy	
1	ul. 11. Listopada / Legionów (Park & Ride)	200	1,8 mln zł	Parkingi planowane do realizacji wg WSP0 2014-2020
2	ul. Karsiborska / Steyera (przy cmentarzu)	150	1,35 mln zł	
Podsumowanie:		350	3,15 mln zł	
3	ul. Plażowa (Dzielnica Nadmorska)	95	1 mln zł	Parkingi planowane do realizacji wg MPZP
4	ul. Uzdrowska (przy „Wiatraku”)	80	0,8 mln zł	
5	ul. Uzdrowska	70	0,7 mln zł	
6	ul. Jachtowa (przy Parku Zdrojowym)	40	0,4 mln zł	
7	ul. Jachtowa (przy Basenie Północnym)	100	1 mln zł	
8	ul. Jachtowa (przy Forcie Anioła)	94	0,9 mln zł	
9	ul. Jachtowa (przy Forcie Zachodnim)	50	0,5 mln zł	
Podsumowanie:		529	5,3 mln zł	
Łącznie		879	8,45 mln zł	



System parkingowy i strefy płatnego parkowania w mieście

Koszty budowy parkingów

Typ parkingu	Parkingi planowane do realizacji wg WSPO 2014-2020			Parkingi planowane do realizacji wg MPZP			łącznie		
	ilość parkingów	ilość miejsc	koszt ** (w mln zł)	ilość parkingów	ilość miejsc	koszt (w mln zł)	ilość parkingów	ilość miejsc	koszt ** (w mln zł)
wielo-poziomowe	3	654 / 895*	24	3	1 040	39,6	6	1 694 / 1 935*	63,6
naziemne	2	350	3,15	9	529	5,3	11	879	8,45
Podsumowanie	5	1 004 / 1 245*	27,15	12	1 569	44,8	17	2 573 / 2 814*	72,05

* - liczba miejsc postojowych przy realizacji inwestycji z partnerem prywatnym

** - koszt realizacji budowy parkingu bez udziału partnera prywatnego



Cele powiększenia Strefy Płatnego Parkowania

1. Organizacja ruchu - zwiększenie rotacji samochodów w celu ograniczenia dostępności i wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.
2. Ekologia i ochrona zdrowia – ograniczenie szkodliwych emisji w strefie uzdrowskiej oraz o dużej koncentracji zamieszkania.
3. Ekonomia - pozyskanie środków na finansowanie budowy nowych parkingów.



Komunikacja zbiorowa – ocena funkcjonowania i plany

Omówienie i ocena funkcjonowania komunikacji miejskiej po wprowadzonych zmianach 1.04.2013r. oraz plany rozwojowe spółki – prezentacja zarządu spółki Komunikacja Autobusowa Sp. z o.o.

Działania planowane do realizacji w najbliższym okresie:

1. Przyjęcie uchwały przez Radę Miasta w sprawie rozszerzenia SPP w Dzielnicy Nadmorskiej oraz wprowadzenia SPP w Śródmieściu.
2. Realizacja PFU dla budowy stałego połączenia oraz montaż finansowy dla realizacji tej inwestycji (przy udziale strony rządowej i samorządu województwa).
3. Realizacja inwestycji transportowych wskazanych w WSPO 2014-2020 znajdujących się w programach objętych dofinansowaniem z UE (m.in. Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu, Przebudowa ulic: Wojska Polskiego i Grunwaldzkiej, Przebudowa ulicy Słowackiego, Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo – promowo – autobusowego, Budowa układu dróg rowerowych w celu umożliwienia dojazdu do węzła przesiadkowego przy ul. Dworcowej/Barlickiego w Świnoujściu).

4. Przygotowanie i projektowanie pozostałych inwestycji drogowych mogących uzyskać wsparcie finansowe zewnętrzne (m.in. Utworzenie obwodnicy zachodniej obejmującej ulice: 11 Listopada i Karsiborską, Budowa obwodnicy wschodniej łączącej Bazę Marynarki Wojennej NATO i Centrum Usług "Mulnik" z przeprawami promowymi Centrum i Warszów, Budowa ścieżek rowerowych wzdłuż szlaku rowerowego wokół Zalewu Szczecińskiego).
5. Realizacja polityki parkingowej (budowa parkingów naziemnych z funduszy pochodzących z budżetu Miasta, wpływów z SPP oraz od inwestorów nie mogących zapewnić wymaganej liczby miejsc postojowych w ramach własnych inwestycji, a także poszukiwanie partnerów oraz źródeł finansowania dla budowy systemu parkingów wielopoziomowych).
6. W najbliższej perspektywie wskazane byłoby opracowanie polityki transportowej dla Świnoujścia opartej na wybranych i uzgodnionych założeniach, w tym również opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (spójnego i zintegrowanego z planami województwa i Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego).

*Urząd Miasta Świnoujście
ul. Wojska Polskiego 1/5
72-600 Świnoujście*



Świnoujście