



MODEL RUCHU DLA ŚWINOUJŚCIA

23.11.2021r.

1. Infrastruktura komunikacyjna istniejąca, trwające realizacje oraz najbliższe planowane działania inwestycyjne.
2. Nowe uwarunkowania komunikacyjne.
3. Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej.
4. Podsumowanie.



Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura drogowa

KONCEPCJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA RUCHEM

Świnoujście 2020

Załącznik nr 1

Infrastruktura drogowa istniejąca

PRZEJŚCIE GRANICZNE AHLBECK



PRZEJŚCIE GRANICZNE GARZ

Karsibór

Legenda

- Miasto Świnoujście
- Infrastruktura drogowa istniejąca
 - Drogi krajowe
 - Drogi wojewódzkie
 - Drogi powiatowe
 - Drogi powiatowe jednokierunkowe
 - Drogi gminne
 - Drogi gminne jednokierunkowe
 - Drogi wewnętrzne
 - Strefa Ograniczonego Ruchu
 - Strefa piesza
 - Przeprawa promowa



0 250 500 750 1000 m

Karsibór



Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura drogowa

„Kręgosłupem” obecnego układu drogowego Świnoujścia są połączenia pomiędzy trzema zamieszkałymi wyspami. Pomiędzy wyspami Uznam i Wolin jest to połączenie w postaci dwóch tras przepraw promowych, natomiast połączenie pomiędzy wyspami Wolin i Karsibór zapewnia wybudowany w 2012 roku Most Piastowski. Do Świnoujścia z pozostałej części kraju samochodem można dojechać drogą krajową nr 3, natomiast od strony zachodniej z Niemiec samochodem można dojechać przez przejście graniczne Świnoujście – Garz (pojazdy o masie do 7,5 tony) oraz przez przejście graniczne Świnoujście – Ahlbeck (pojazdy o masie do 3,5 tony).

Obecnie ilość pojazdów przewożona przeprawami promowymi oscyluje na granicy jej przepustowości i w dni szczytowe dochodzi do 8100 pojazdów na dobę (ok. 550 pojazdów na godzinę).

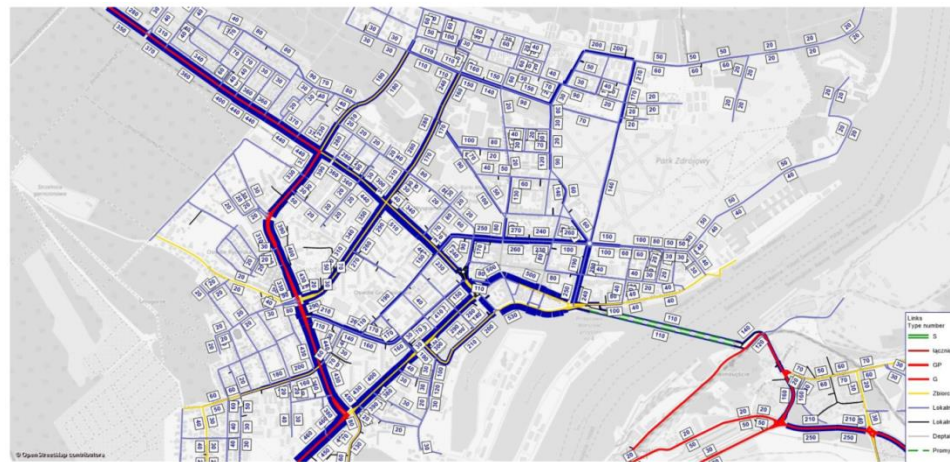




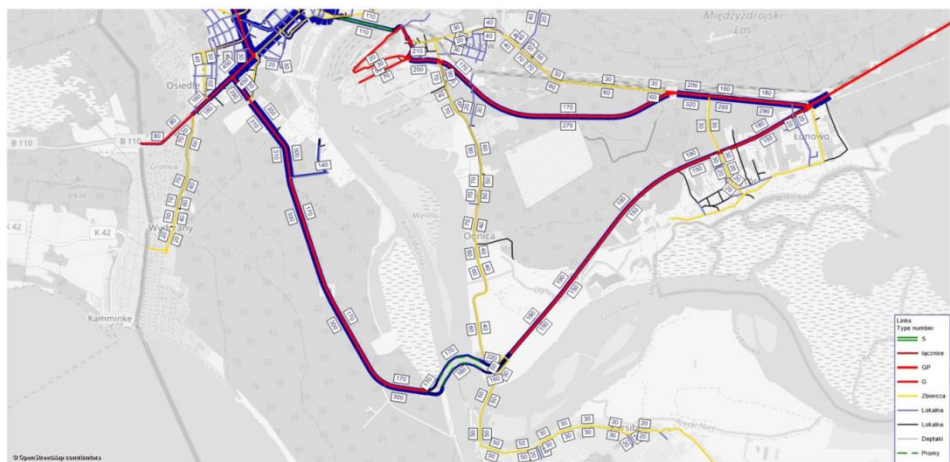
Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura drogowa

Układ drogowy wewnątrz miasta składa się z dróg głównych, którymi są drogi krajowe (nr 3 przebiegająca od granicy Miasta ulicami Wolińską, Skandynawską i Duńską oraz nr 93 przebiegająca ulicą Pomorską od drogi krajowej nr 3 do przeprawy promowej Karsibór oraz ulicami: Karsiborską, Nowokarsiborską i Grunwaldzką do granicy polsko – niemieckiej), z dróg powiatowych (główne to: ulica Grunwaldzka od ulicy Nowokarsiborskiej do Placu Wolności, ulica 11 Listopada, ulica Wojska Polskiego, ulica Konstytucji 3 Maja i ulica Barlickiego) oraz z dróg gminnych. Cała sieć dróg publicznych liczy łącznie ok. 130 km długości.

Ulicami o największym natężeniu ruchu w naszym mieście są: Grunwaldzka na odcinku pomiędzy Nowokarsiborską i 11 Listopada (średnio na dobę 14,5 tysiąca pojazdów, co w godzinie szczytu popołudniowego powoduje ruch do 910 pojazdów), ulica 11 Listopada na odcinku pomiędzy Szkolną i Matejki (średnio na dobę 14 tysięcy pojazdów, co w godzinie szczytu popołudniowego powoduje ruch do 870 pojazdów) i ulica Wojska Polskiego na odcinku pomiędzy Fredry i 11 Listopada (średnio na dobę 13 tysięcy pojazdów, co w godzinie szczytu popołudniowego powoduje ruch do 810 pojazdów)



Rysunek 5 Rozkład ruch w szczycie popołudniowym, w stanie istniejącym – obszar 1 [poj./h]



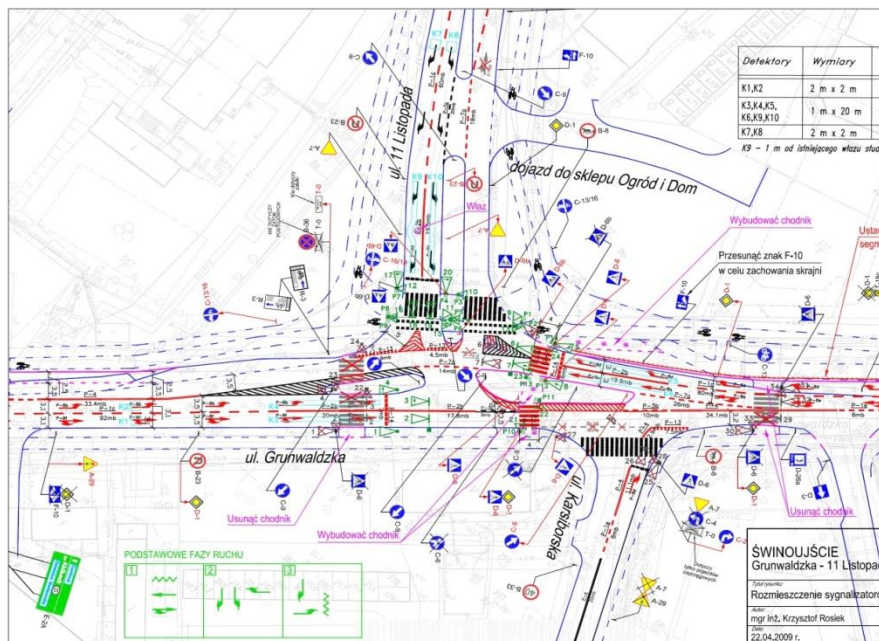
Rysunek 6 Rozkład ruch w szczycie popołudniowym, w stanie istniejącym – obszar 2 [poj./h]





Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura drogowa

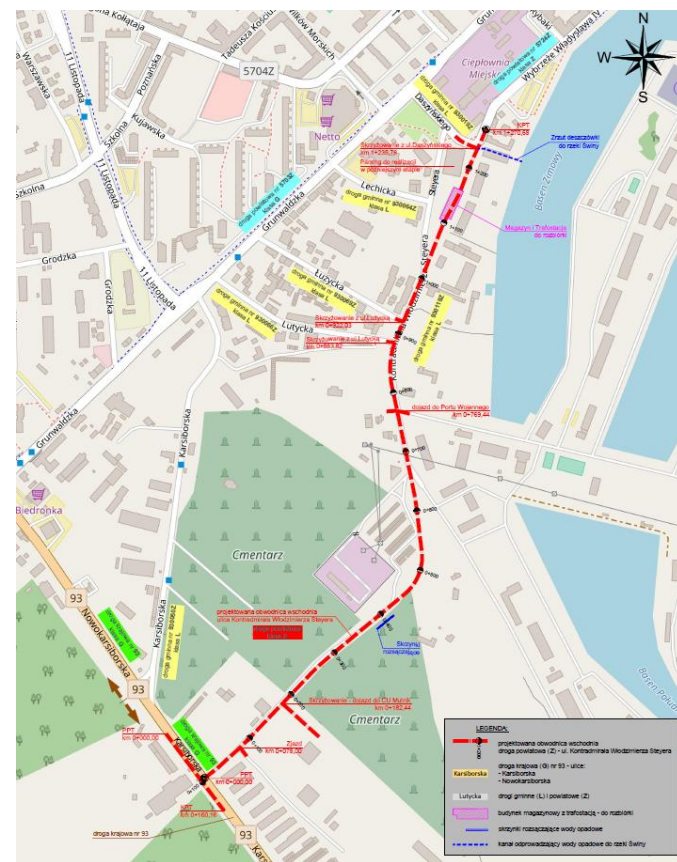
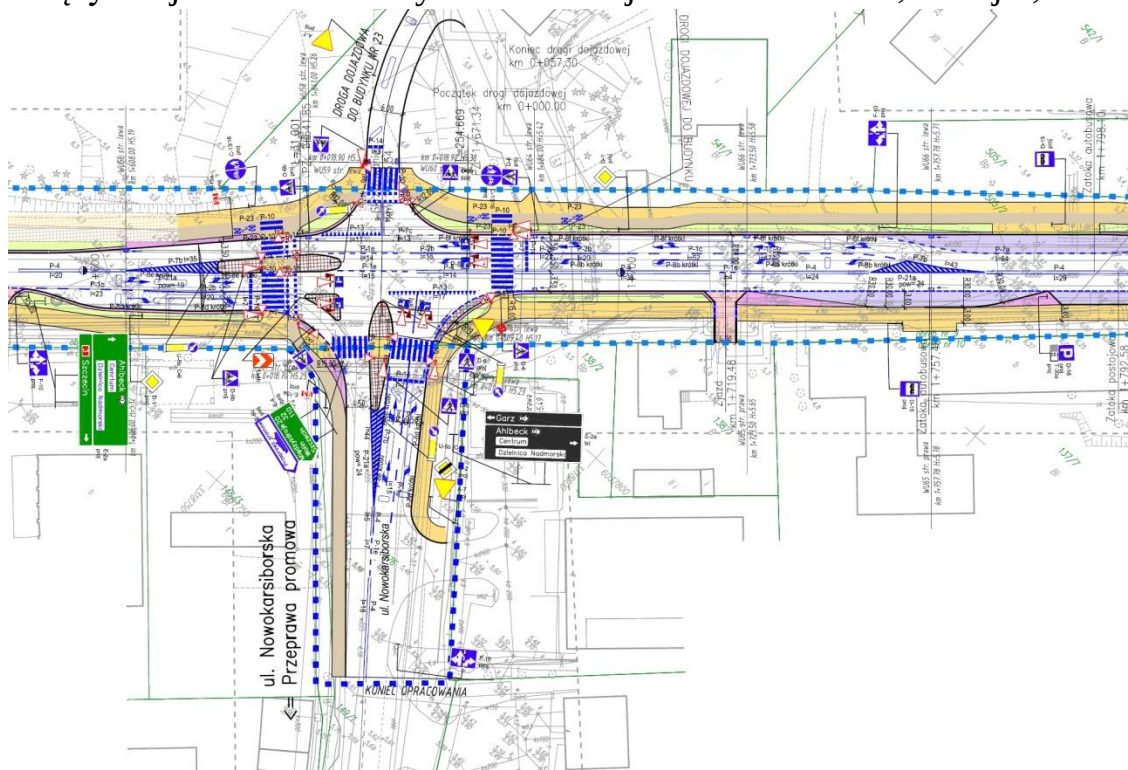
Infrastruktura drogowa Świnoujścia w ostatnich kilkunastu latach została w znacznym stopniu zmodernizowana i wyremontowana. Oprócz prac polegających na poprawieniu standardów nawierzchni i użytkowania naszych dróg prowadzone były również realizacje inwestycji drogowych usprawniających przepustowość skrzyżowań, a także zmierzających do odciążenia niektórych ulic poprzez tzw. rozproszenie ruchu drogowego. W zakresie zwiększenia przepustowości skrzyżowań wykonano m.in.: przebudowę i przeprogramowanie sygnalizacji świetlnych w ciągu ulicy 11 Listopada przy skrzyżowaniach z Grunwaldzką, Szkolną i Matejki oraz przebudowę skrzyżowania ulicy 11 Listopada z Moniuszki. Na skrzyżowaniach ulicy 11 Listopada z Grunwaldzką i 11 Listopada z Moniuszki zastosowano sygnalizację acykliczną z detektorami ruchu, co poprawia płynność ruchu, gdyż program steruje sygnałami w zależności od panujących warunków ruchu na drodze.





Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura drogowa

Obecnie trwa przebudowa ulicy Grunwaldzkiej, w ramach której nastąpi również przebudowa skrzyżowania ulicy Grunwaldzkiej z ulicą Nowokarsiborską poprawiająca przepustowość tego skrzyżowania (wybudowana zostanie sygnalizacja umożliwiająca sterowanie ruchem). W zakresie inwestycji związanych z rozproszeniem ruchu obecnie w końcowej fazie budowy jest tzw. obwodnica wschodnia, która przejmie część ruchu do centrum i w przyszłości do Dzielnicy Nadmorskiej, co zdecydowanie odciąży ulicę Grunwaldzką. Ponadto na końcowym etapie projektowania (uzyskiwanie decyzji o zezwalających na realizację) jest rozbudowa ulicy Jachtowej o nowy odcinek, który pozwoli odciążyć dojazd do Dzielnicy Nadmorskiej z ulic Moniuszki, Matejki, Chrobrego i Krzywoustego.



Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura drogowa

W najbliższych planach jest również rozbudowa ulicy Karsiborskiej o nowy odcinek łączący ją ze skrzyżowaniem ulic 11 Listopada i Grunwaldzką oraz modernizacja ulicy 11 Listopada. Inwestycje te przyczynią się do powstania ciągu komunikacyjnego zwanego obwodnicą zachodnią, która również przyczyni się do odciążenia z ruchu ulicy Grunwaldzkiej. Jest to bardzo ważne w kontekście przyszłego wzrostu natężenia ruchu na tej ulicy i aby ten wzrost został ograniczony niezbędne jest rozproszenie ruchu wyjeżdżającego z tunelu i skierowanie go na: obwodnicę wschodnią (ruch do centrum i wschodniej części Dzielnicy Nadmorskiej), obwodnicę zachodnią (ruch do części zachodniej miasta i Dzielnicy Nadmorskiej) i ulicę Nowokarsiborską i Grunwaldzką (ruch tranzytowy do Niemiec).





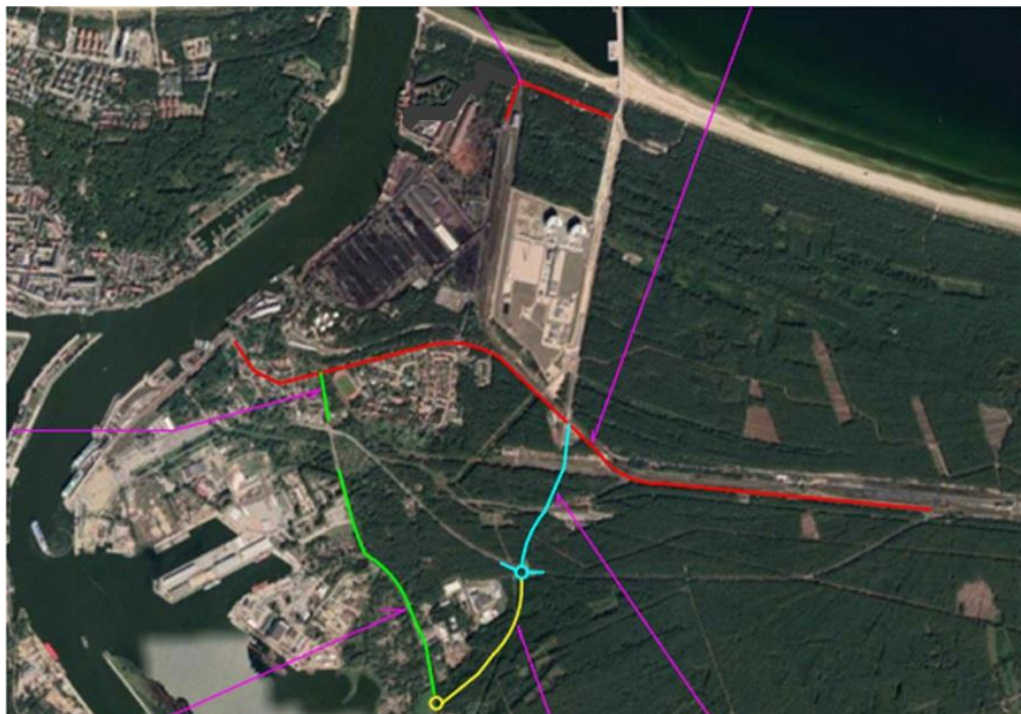
Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura drogowa

Również na prawobrzeżnej części Świnoujścia poprawiono stan techniczny dróg miejskich w ostatnich latach, a obecnie realizowane są inwestycje na ulicach głównego układu komunikacyjnego miasta.

Największą z nich jest budowa i przebudowa dróg w ramach zadania pn: „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu”. Jest to inwestycja dofinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Zakres obejmuje: przebudowę ulicy Barlickiego na odcinku od Dworcowej do Wolińskiej (zadanie 1), budowa nowego odcinka drogi łączącej ulicę Ku Morzu z drogą ekspresową S3 (zadanie 2), przebudowa ulicy Ludzi Morza na odcinku od Barlickiego do obwodnicy Bazy Las (zadanie 3), budowa nowej drogi (obwodnicy Bazy Las) łączącej ulicę Ludzi Morza z drogą ekspresową S3 (zadanie 4), przebudowa ulicy Ku Morzu na odcinku od falochronu wschodniego do bramy wjazdowej do portu (zadanie 5).

Ponadto trwa modernizacja ulicy 1 Maja – głównej drogi w Karsiborzu





Infrastruktura komunikacyjna – parkingi

Uzupełnieniem infrastruktury drogowej są ogólnodostępne parkingi dla samochodów. Obecnie w Świnoujściu jest ponad 5400 ogólnodostępnych miejsc postojowych na parkingach, w zatokach oraz wzdłuż dróg publicznych. Około 1700 z nich powstało w ostatnich latach. Są to między innymi:

- parking przy ul. Legionów – 184 miejsca postojowe
- parking przy ul. Steyera (przy cmentarzu) – 171 miejsca postojowe





Infrastruktura komunikacyjna – parkingi

- parking przy ul. Ku Morzu – 103 miejsca postojowe
- parking przy ulicy Uzdrowskiej – 88 miejsc postojowych





Infrastruktura komunikacyjna – parkingi

- parking przy Alei Interferie – 130 miejsc postojowych
- parking przy Dąbrowskiego (przy przychodni) – 45 miejsca postojowe





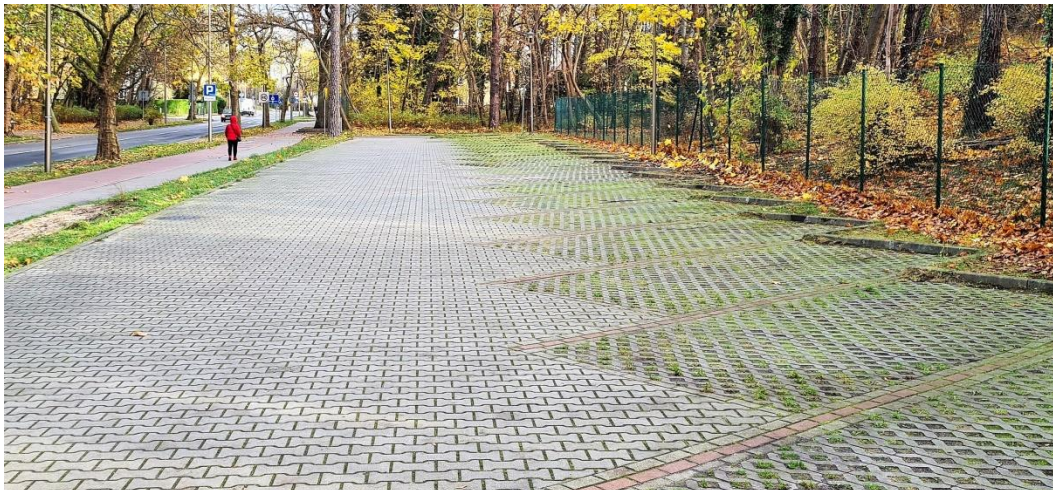
Infrastruktura komunikacyjna – parkingi

- parking przy ul. Daszyńskiego – 90 miejsc postojowych
- parking przy ul. Rybaki – 75 miejsc postojowych



Infrastruktura komunikacyjna – parkingi

- parking przy ul. Moniuszki – 57 miejsc postojowych
- parking przy ul. Sienkiewicza – 50 miejsc postojowych



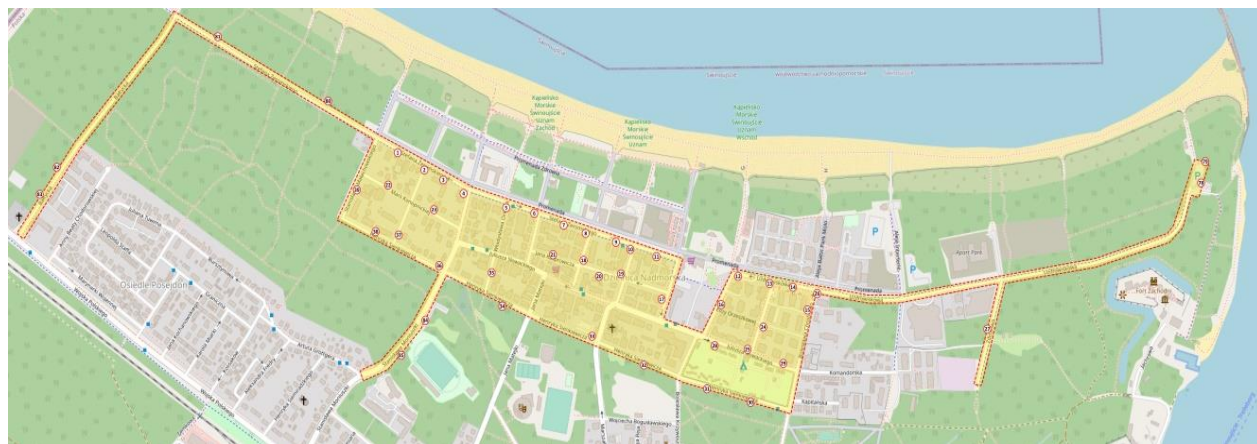


Infrastruktura komunikacyjna – parkingi

- wzdłuż ulic Grunwaldzkiej, Wybrzeże Władysława IV, Piastowskiej, Plac Kościelny, Gdyńskiej, Roosevelta, Marynarzy, Bydgoskiej, Kościuszki, Markiewicza, Jana Pawła II, Słowackiego, Kołłątaja, Wyszyńskiego, Monte Cassino, Bema, Moniuszki, Chrobrego, Chełmońskiego i Malczewskiego Piastowskiej – 650 miejsc postojowych



Narzędziem wspomagającym zarządzenie parkowaniem jest Strefa Płatnego Parkowania (SPP). Porządkuje ona parkowanie na ulicach w tych obszarach miasta, gdzie występują deficyty miejsc do parkowania krótkotrwałego, wymusza rotację i ogranicza parkowanie długookresowe. Obecnie jest ona obszarowo rozszerzona i obejmuje Dzielnice Nadmorską i Śródmieście. Łącznie jest wyznaczonych 1450 miejsc do postoju w SPP.



Infrastruktura komunikacyjna – parkingi

Ponadto trwa budowa parkingu P&R przy ul. Barlickiego w ramach infrastruktury węzła przesiadkowego – 125 miejsc postojowych
oraz przygotowywany jest przetarg na budowę parkingu przy ulicy Bałtyckiej – 96 miejsc postojowych .



Również inwestorzy prywatni przejawiają zainteresowanie budową parkingów, zwłaszcza garażowców:

- trwa budowa garażowca zlokalizowanego przy ul. Bema (za przychodnią) – 150 miejsc postojowych
- podpisano umowę na dzierżawę terenów pod budowę kolejnych garażowców – przy ul. Kołłątaja (320 miejsc postojowych) i przy ul. Piastowskiej (180 miejsc postojowych).



Parkingi budują również wszyscy, którzy tworzą zapotrzebowanie na nie, czyli deweloperzy realizujący budynki mieszkaniowe, inwestorzy obiektów hotelowych, handlowych, usługowych itp. Dotyczy to również wspólnot mieszkaniowych czy spółdzielni.

W ramach tych inwestycji tylko od 2016 roku powstało ok. 1200 miejsc parkingowych.

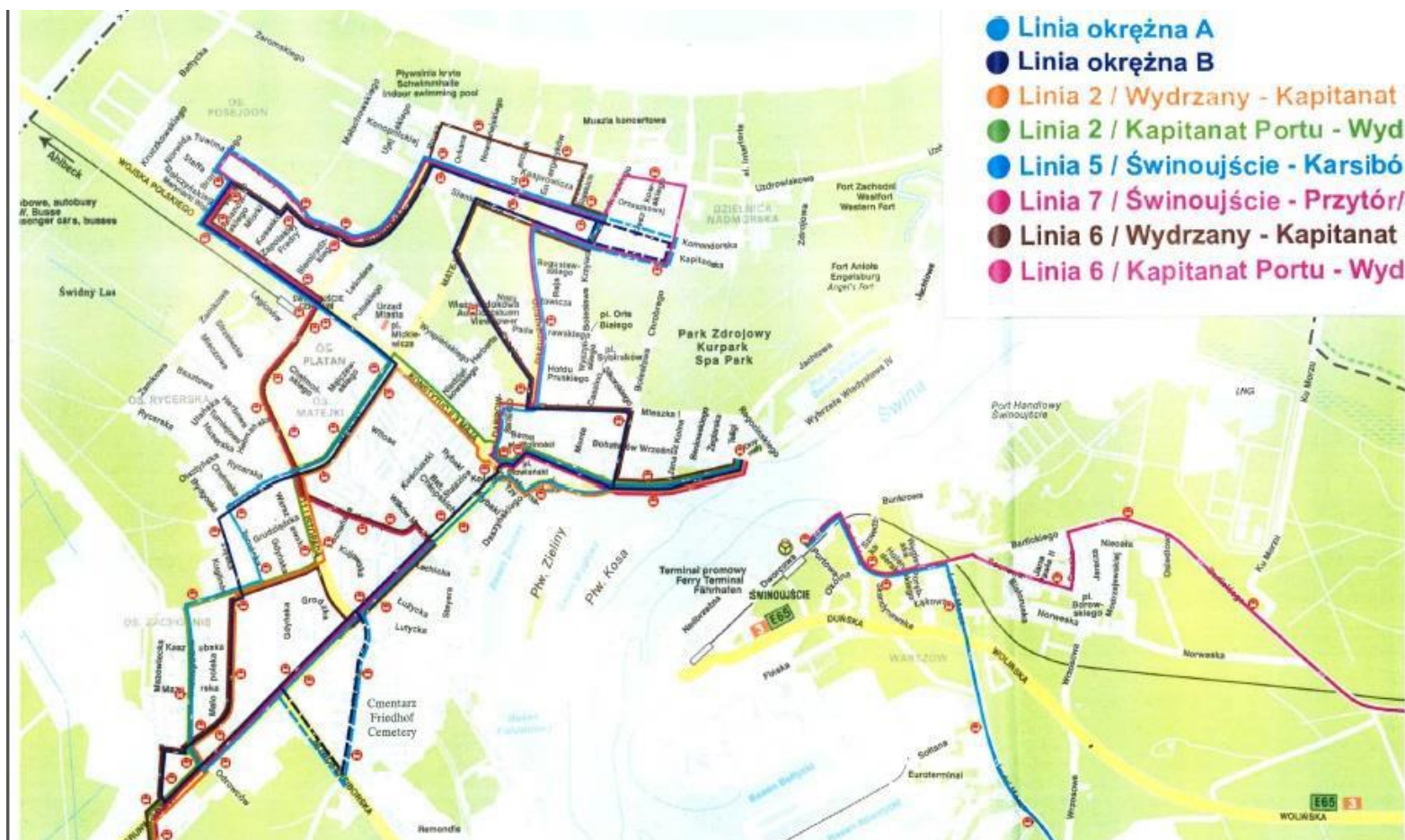
Są sytuacje, gdy inwestor nie jest w stanie w racjonalny sposób zbudować miejsc parkingowych na własnej działce (zabudowa śródmiejska, małe działki z zabytkowymi obiektami). Miasto zobowiązuje w takich sytuacjach inwestorów do budowy parkingów ogólnodostępnych na terenach gminnych. W ramach umów z inwestorami od roku 2007 powstało około 580 miejsc parkingowych m. in.: przy ul. Sienkiewicza, ul. Rybaki, ul. Jachtowej, Uzdrowskiej, Placu Słowiańskim.





Infrastruktura komunikacyjna – transport zbiorowy

Transport zbiorowy na terenie Świnoujścia wykonuje miejska spółka Komunikacja Autobusowa. Obsługuje ona 7 linii na 9 trasach przewozowych w ramach których wykonuje 180 kursów i przewozi średnio 2300 pasażerów w ciągu jednej doby.



TWÓJ RUCH



Infrastruktura komunikacyjna – transport zbiorowy

Tabor przewozowy składa się z 20 autobusów (18 marki Solaris, w tym 3 o napędzie hybrydowym oraz 2 autobusy marki Man).

Został on w ostatnich latach mocno unowocześniony – autobusy są nowoczesne i ekologiczne.





Infrastruktura komunikacyjna – transport zbiorowy

Spółka dysponuje nowoczesną bazą z zapleczem technicznym przy ul. Karsiborskiej 33, wybudowaną przy dofinansowaniu z Unii Europejskiej.

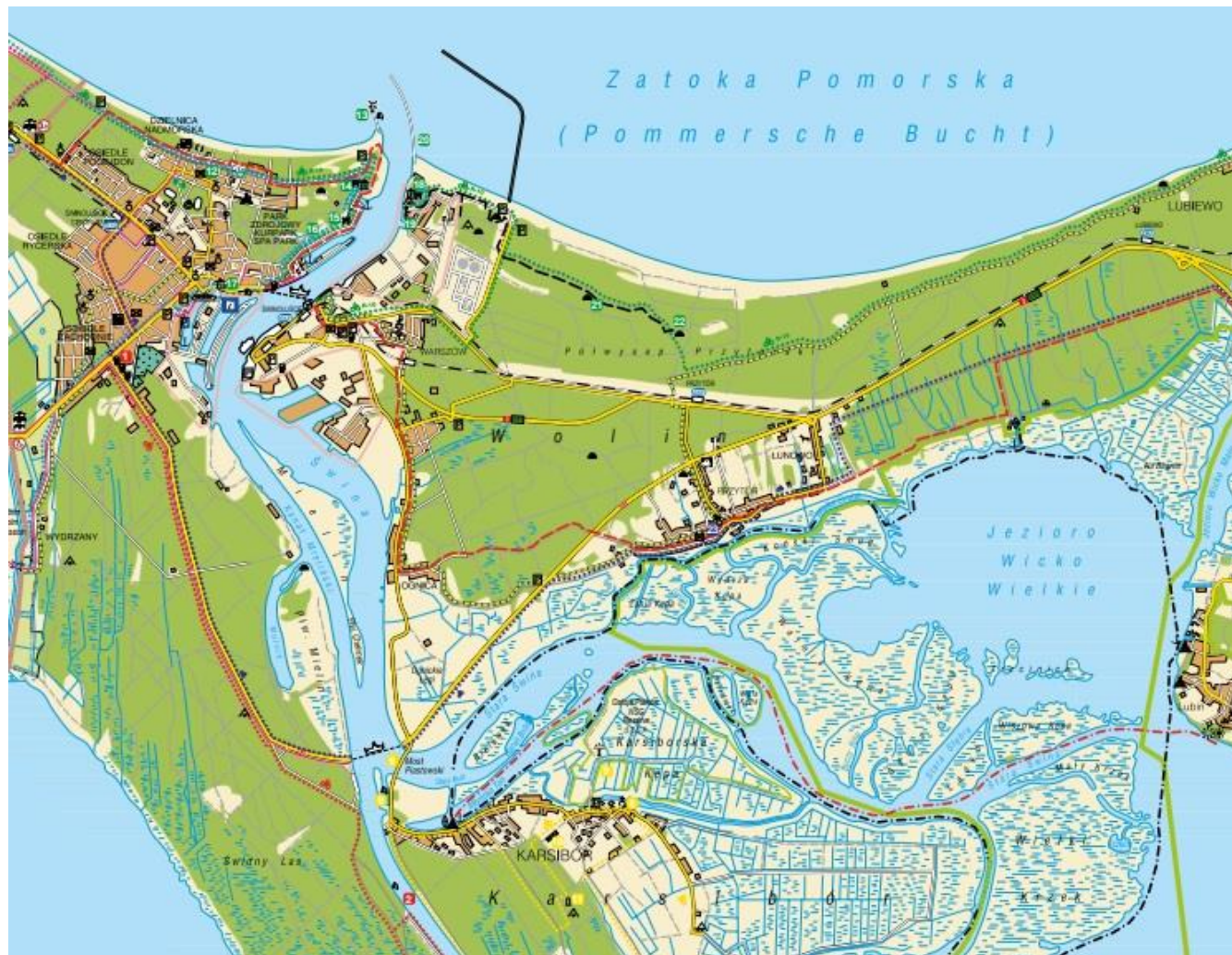




Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura rowerowa

Sieć dróg rowerowych w Świnoujściu liczy ponad 40 kilometrów z czego około 28,5 km to wydzielone drogi rowerowe, 11 km to drogi na których dopuszczony jest ruch pieszy i około 2 km stanowią wydzielone na jezdni tzw. kontrapasy rowerowe.

Infrastrukturę liniową uzupełnia ponad 750 sztuk stojaków rowerowych rozmieszczonych w różnych punktach miasta oraz 7 stacji napraw rowerów.



Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura rowerowa

Popularność tej formy przemieszczania obrazują liczby korzystających z wybudowanej infrastruktury. Najbardziej uczęszczanymi trasami rowerowymi są:

- droga rowerowa wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej (w rejonie Centrum Handlowego Uznam - do 7,3 tys. rowerzystów dziennie – w obie strony),
- droga rowerowa wzdłuż ulicy 11 Listopada (przy skrzyżowaniu z ulicą Szkolną to ok. 5,8 tys. rowerzystów dziennie),
- droga rowerowa wzdłuż ulicy Wybrzeże Władysława IV (w pobliżu przeprawy promowej Warszów do 4,3 tys. rowerzystów dziennie),
- droga rowerowa wzdłuż transgranicznej promenady na przedłużeniu ulicy Żeromskiego (do 3,9 tys. rowerzystów dziennie).





Infrastruktura komunikacyjna – infrastruktura rowerowa

Dlatego Miasto na tym nie poprzestaje. Wkrótce nowych tras przybędzie i długość znacznie się zwiększy (o ok. 7 km), ponieważ trwają budowy dróg rowerowych:

- wzdłuż ulicy Jachtowej (1,5 km),
 - wzdłuż Obwodnicy Wschodniej (1,2 km),
 - wzdłuż ulicy 1 Maja (2,4 km),
 - wzdłuż ulicy Portowej, stanowiącej dojazd do budowanego Centrum Usług Mułnik (1,7 km)
- oraz uzupełniającego odcinka wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej do przejścia granicznego Świnoujście – Garz (0,4 km).

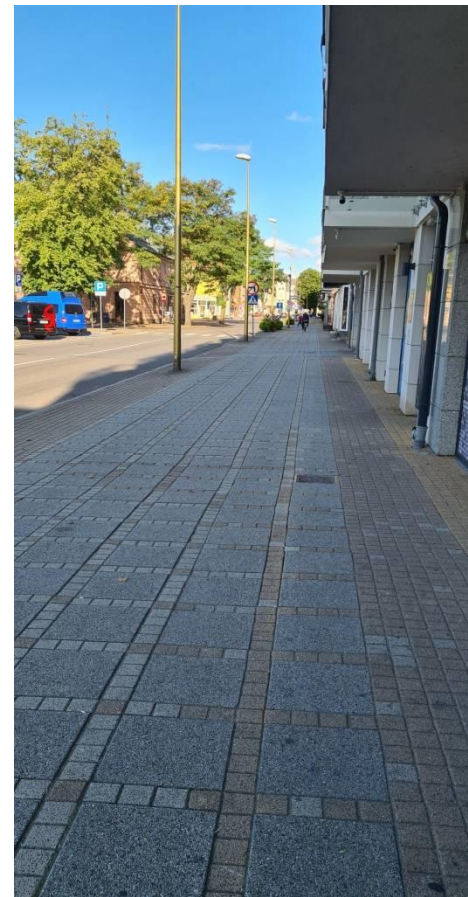
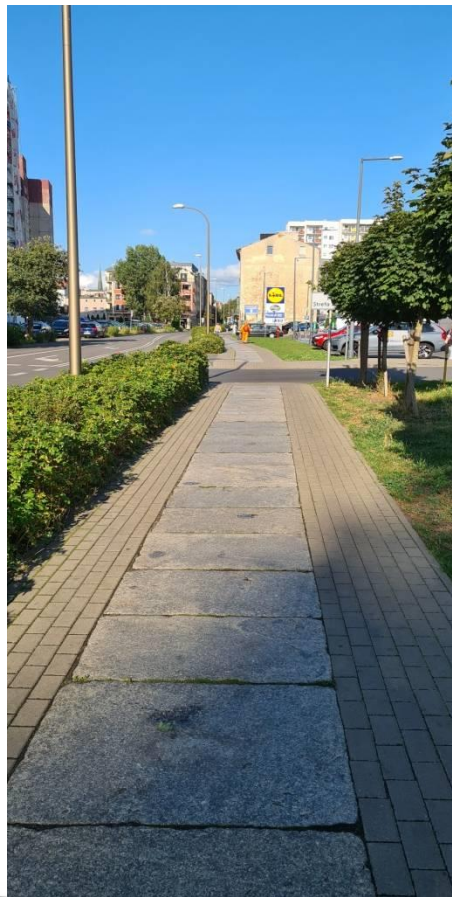
Ponadto trwają prace projektowe kolejnej infrastruktury rowerowej, m.in. drogi rowerowej łączącej Świnoujście z Międzyzdrojami oraz drogi rowerowej łączącej dzielnicę Warszów z dzielnicą Przytór – Łunowo. Planowane jest też uzupełnianie infrastruktury kolejnymi miejscami postojowymi dla rowerów, tj. montażem stojaków rowerowych oraz budową miejsc obsługi rowerzystów.





Infrastruktura komunikacyjna – chodniki i deptaki

Każdy bywa pieszym. 40 % udział podróży odbywanych pieszo w ogólnej mobilności na terenie Świnoujścia pokazuje, że jest to bardzo ważny element infrastruktury komunikacyjnej miasta. Dlatego niezwykle ważna jest bezpieczna infrastruktura temu służąca. W Świnoujściu prawie na każdej ulicy są wygodne chodniki dla pieszych.



Infrastruktura komunikacyjna – chodniki i deptaki

Oprócz tego znajduje się wiele innych miejsc służących bezpiecznemu poruszaniu się na własnych nogach. Są to między innymi: promenady nadmorskie, Park Zdrojowy, deptaki w Centrum Miasta przy Placu Wolności, ul. Piłsudskiego, Bohaterów Września i Monte Cassino.

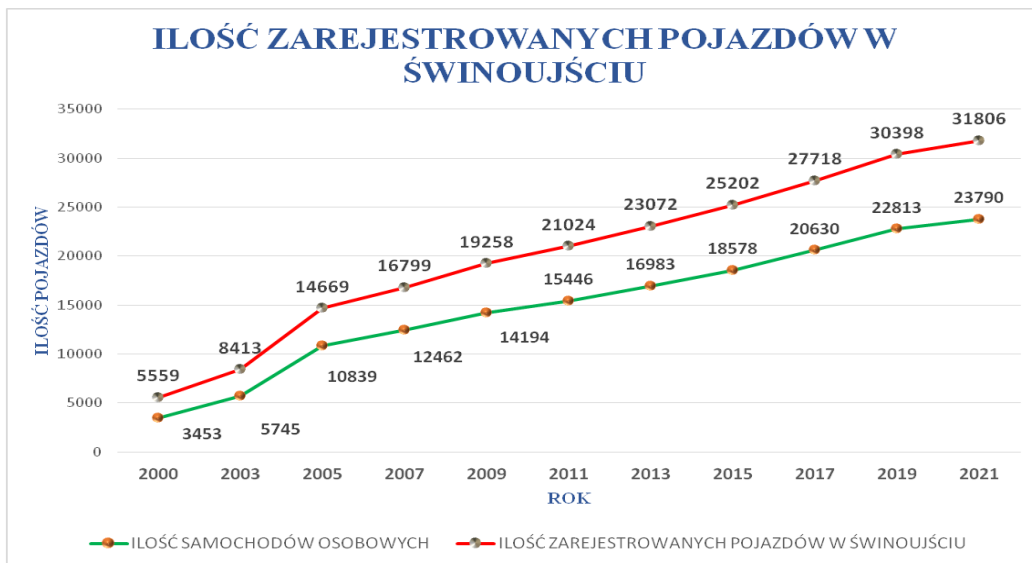




Nowe uwarunkowania komunikacyjne

Najistotniejszymi elementami, które w najbliższym czasie mogą wpłynąć na ruch i mobilność w Świnoujściu są:

- budowa tunelu pod Świną łączącego wyspy Uznam i Wolin, który ma znacznie większą przepustowość (25000 pojazdów na dobę) niż istniejące przeprawy promowe,
- budowa drogi ekspresowej S3 na odcinku Troszyn-Świnoujście, która przejmie ruch ze starej drogi krajowej nr 3,
- wzrost wskaźnika motoryzacji mieszkańców.



Rok	Liczba samochodów osobowych	Liczba mieszkańców	Wskaźnik motoryzacji
2009	14194	40765	348
2011	15446	41516	372
2013	16983	41371	411
2015	18578	41152	451
2017	20630	41032	503
2019	22813	40888	558
2021	23790	39400	604
2023*	25143	38290	657
2025*	26747	36940	724

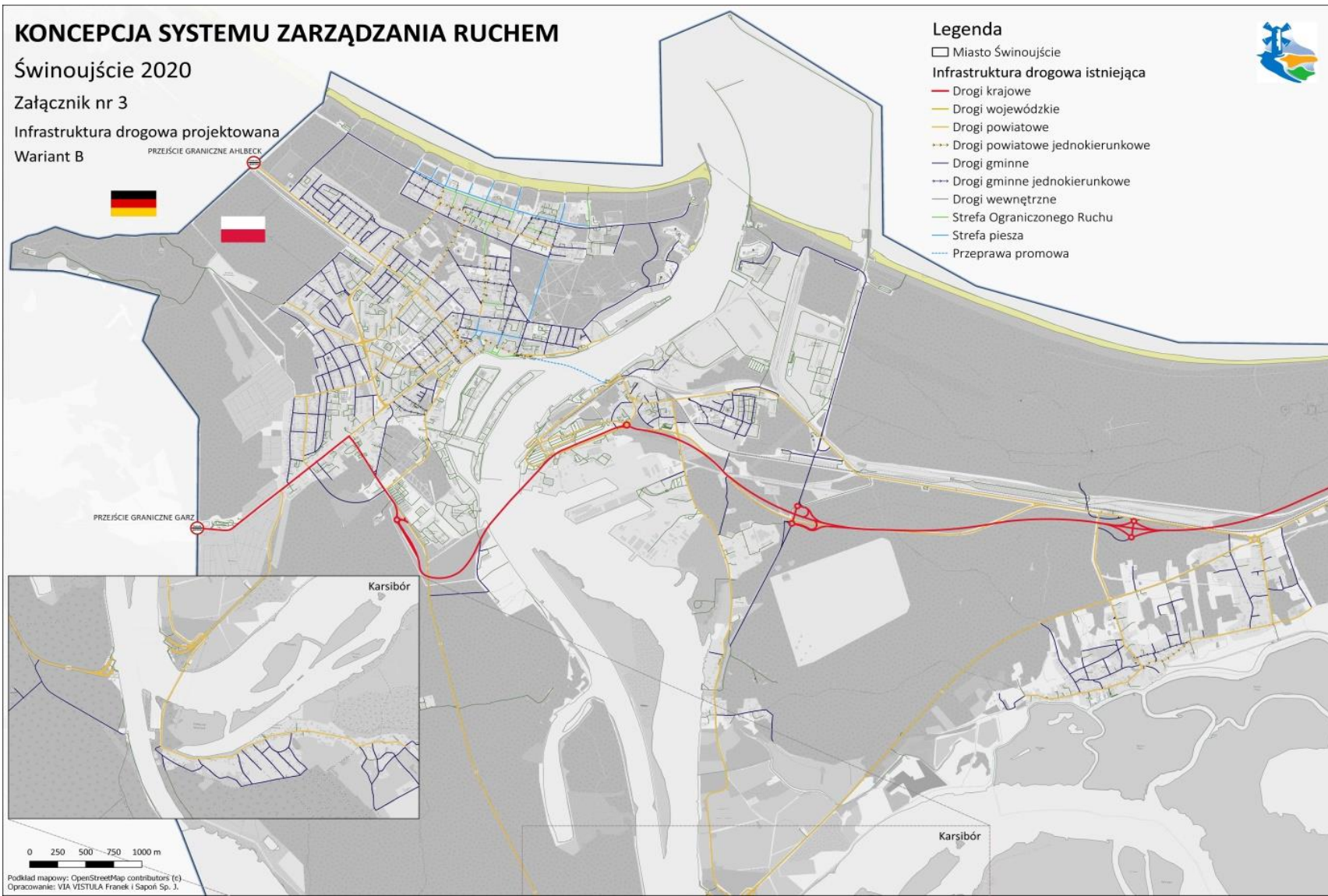
Wskaźnik motoryzacji dla Świnoujścia jest wyższy od średniej województwa i kraju. Jest też znacznie wyższy niż w krajach europejskich.





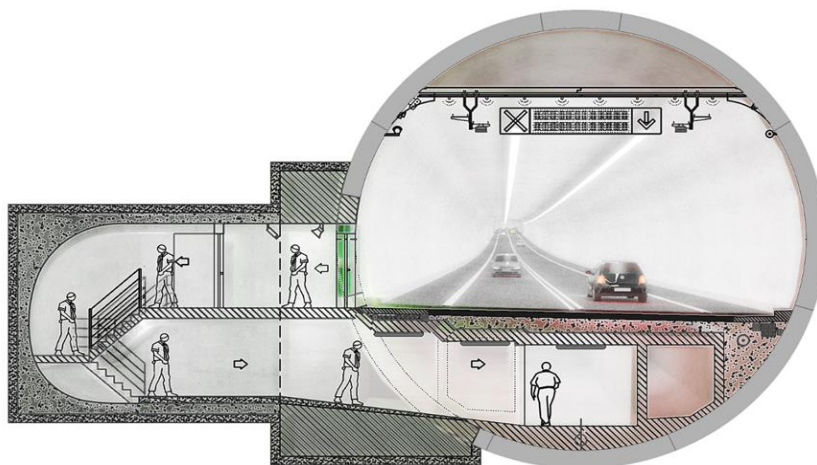
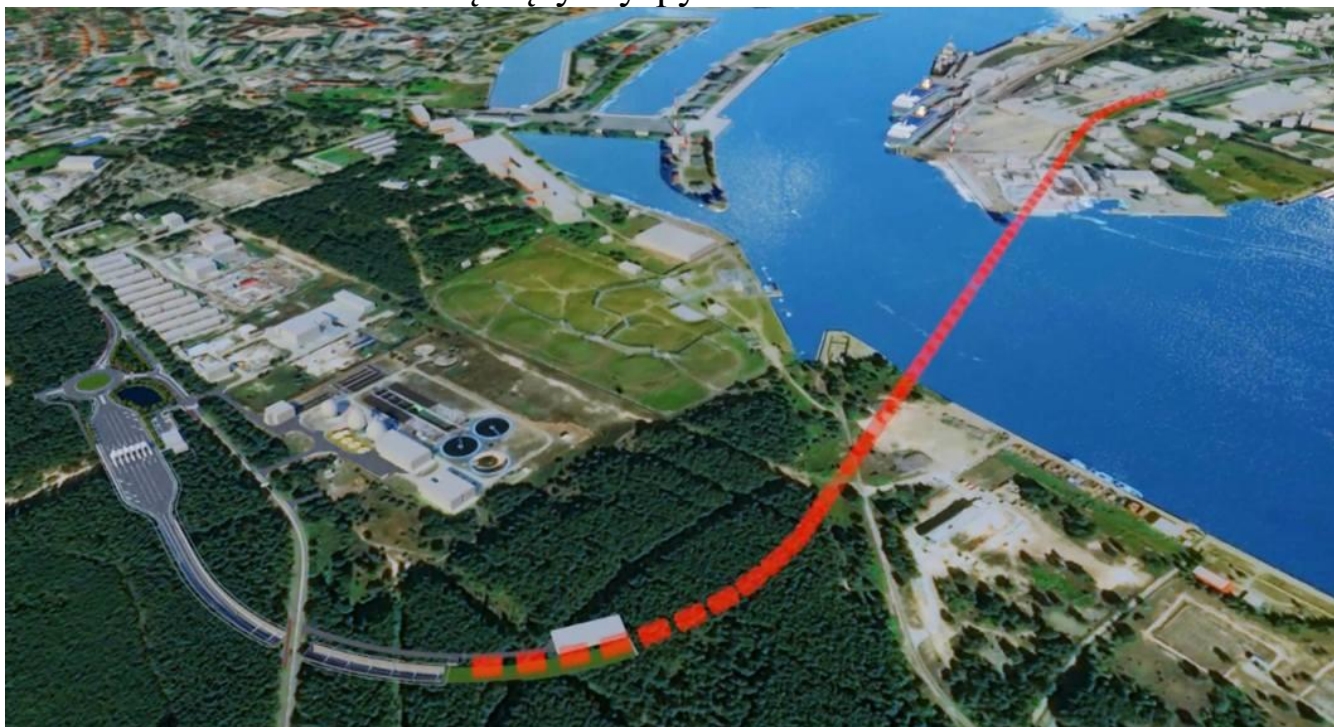
Nowe uwarunkowania komunikacyjne

Oddanie do użytkowania tunelu pod Świną łączącego wyspy Uznam i Wolin (IV kwartał 2022) oraz oddanie do użytku drogi ekspresowej S3 (II kwartał 2024) wpłyną na układ komunikacyjny miasta.



Nowe uwarunkowania komunikacyjne

Tunel łączący wyspy Uznam i Wolin





Nowe uwarunkowania komunikacyjne

Droga S3 odcinek Świnoujście - Troszyn



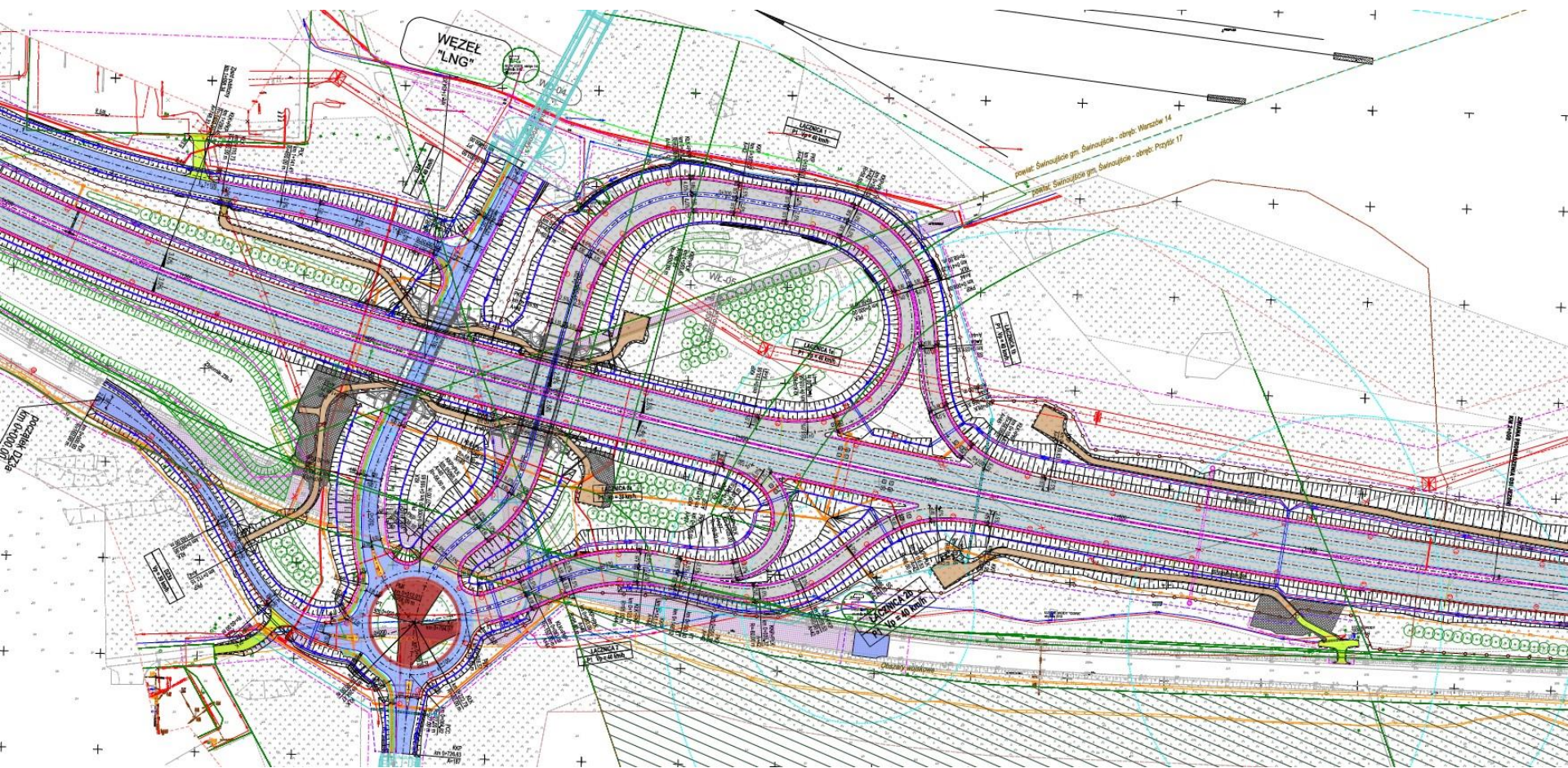
Droga S3 odcinek Świnoujście – Troszyn – węzeł Świnoujście





Nowe uwarunkowania komunikacyjne

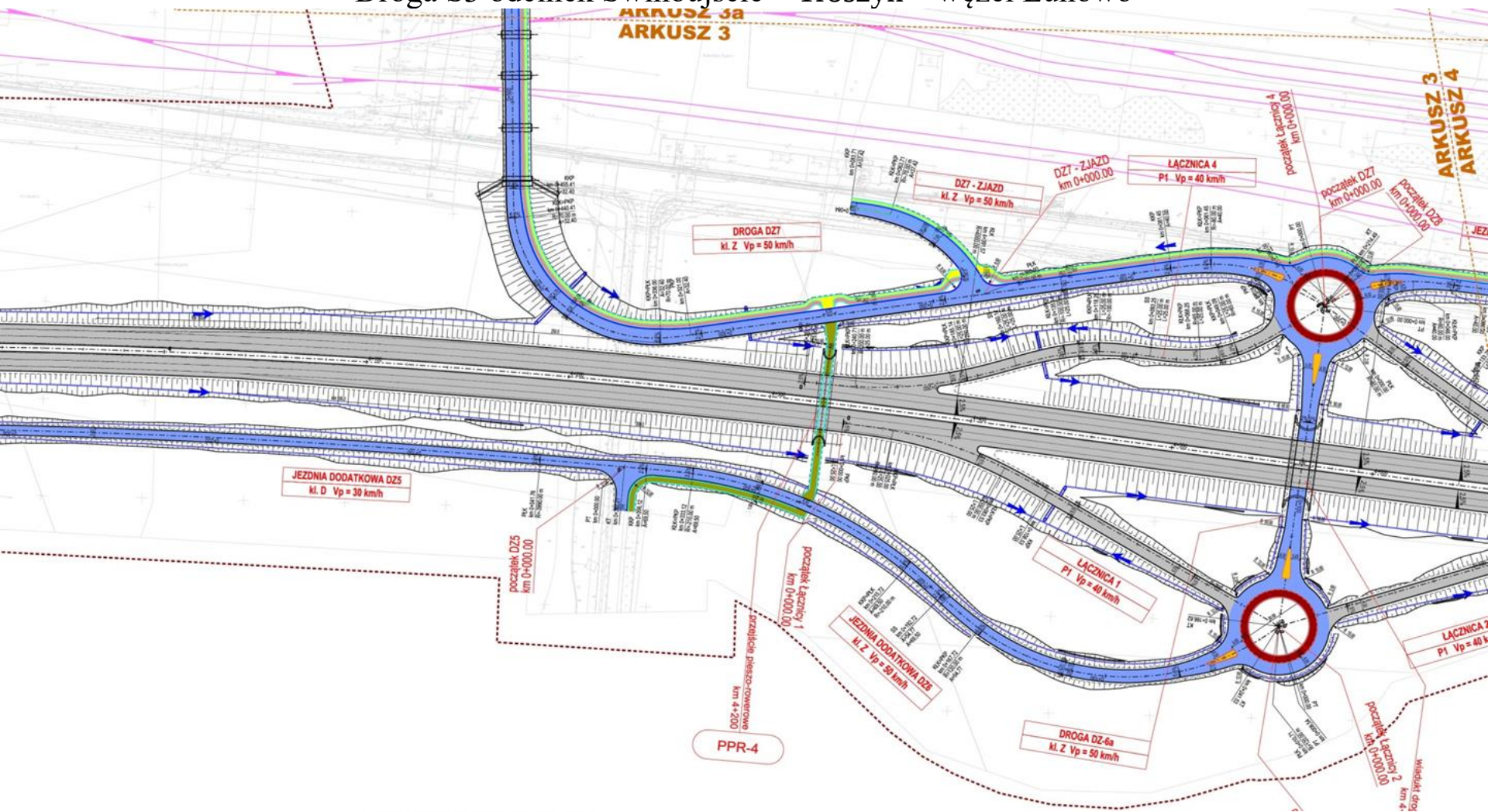
Droga S3 odcinek Świnoujście – Troszyn – węzeł LNG



TWÓJ BUCH

Nowe uwarunkowania komunikacyjne

Droga S3 odcinek Świnoujście – Troszyn – węzeł Łunowo





Nowe uwarunkowania komunikacyjne

Miasto od wielu lat przygotowuje się na wcześniej wymienione nowe uwarunkowania komunikacyjne.

W tym celu w latach 2017-2018 został wykonany przez firmę VIAPLAN Michał Bryszewski model ruchu wraz z prognozami ruchu na lata 2027, 2032, 2037 i 2042. Model został zbudowany przy uwzględnieniu budowy drogi ekspresowej, przy uwzględnieniu realizacji w najbliższych latach wszystkich inwestycji przewidzianych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego i założonych inwestycji miejskich, a także przy uwzględnieniu prognozowanych zmian demograficznych, prognozowanych zmian w turystyce, a także przy uwzględnieniu przeprowadzonych badań natężenia ruchu oraz badań ankietowych dotyczących mobilności mieszkańców.

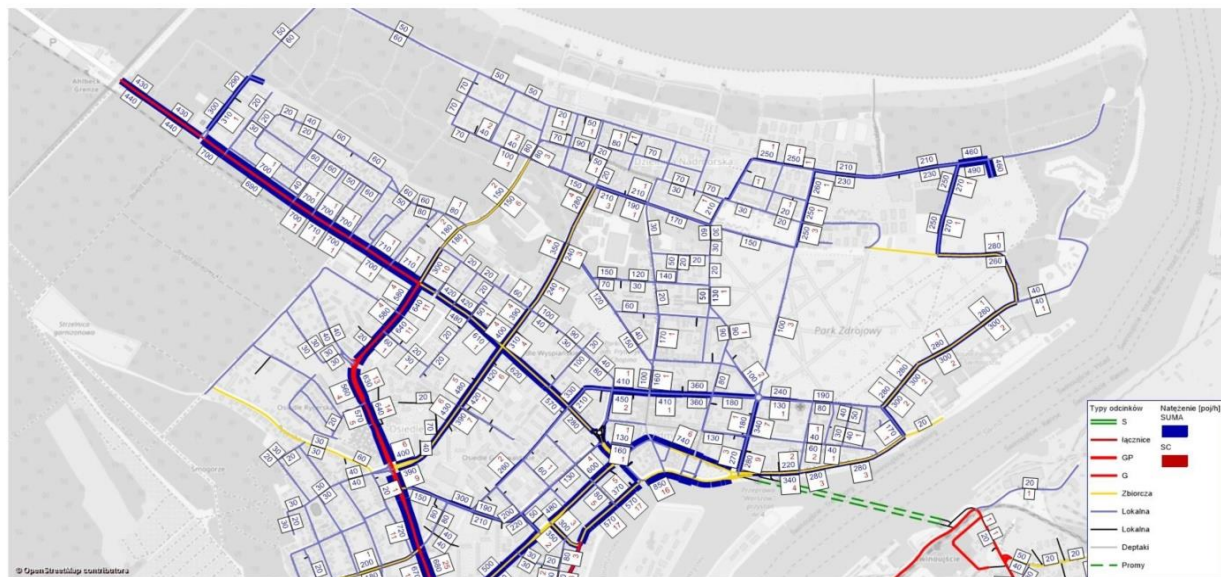
Wynik pokazuje, że sieć drogowa w Świnoujściu jest w stanie funkcjonować bez większych utrudnień – nie ma zagrożenia aby ulice nie były w stanie przenieść prognozowanego natężenia ruchu. Pomimo, że ilość pojazdów przejeżdżająca przeprawą tunelową po 20 latach od jej oddania wynosić będzie ponad 14000 pojazdów na dobę (w godzinie szczytu popołudniowego ponad 2000 pojazdów na godzinę), to dzięki przeprowadzonym inwestycjom na ulicach podstawowego układu drogowego prognozuje się znaczne odciążenie ulicy Grunwaldzkiej na odcinku pomiędzy Nowokarsiborską i 11 Listopada (natężenie ruchu nie przekroczy 12 tysięcy pojazdów, co w godzinie szczytu popołudniowego powoduje ruch do 800 pojazdów). Na ulicy 11 Listopada i na ulicy Wojska Polskiego prognozuje się wzrost natężenia ruchu do ok. 20 tysięcy pojazdów, co w godzinie szczytu popołudniowego spowoduje ruch na poziomie 1400 pojazdów. Z prognoz wynika, że za 20 lat odcinkiem sieci drogowej najbardziej obciążonym będzie odcinek w ciągu którego budowany jest tunel łączący wyspy Uznam i Wolin.



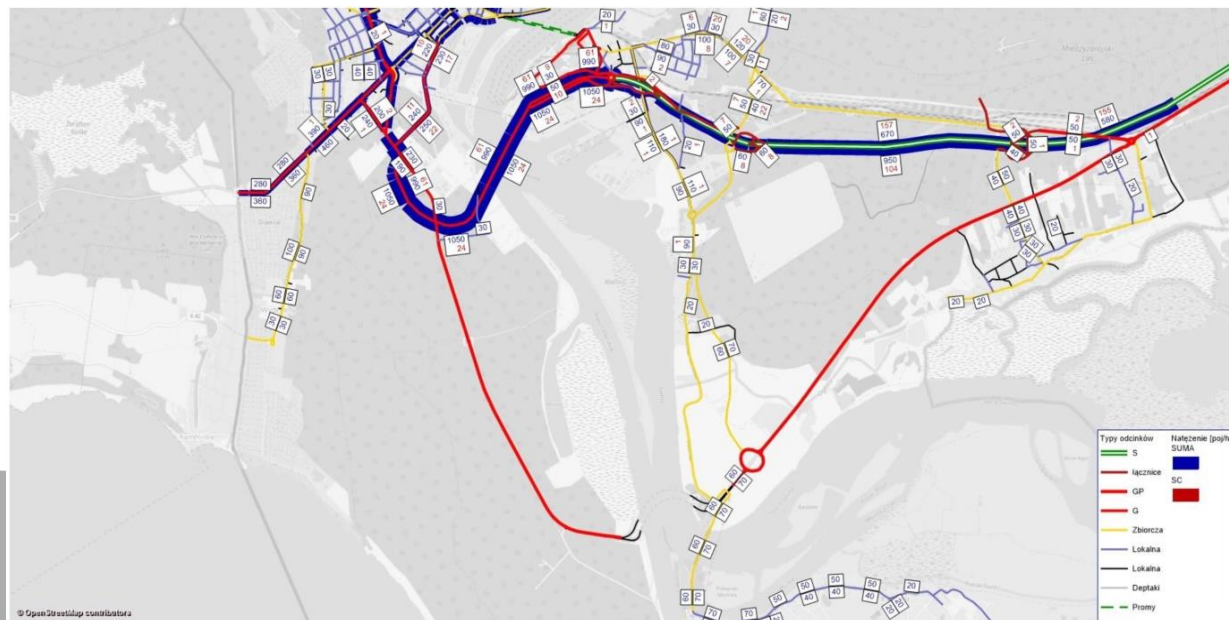
Niemniej jednak istnieje ryzyko zmian zachowań komunikacyjnych skutkujących wzrostem podróży odbywanych samochodem o 25 %.

Mogą również wystąpić w przyszłości inne czynniki obecnie trudne do przewidzenia, które zmieniają strukturę i natężenie ruchu drogowego w sposób znacznie odbiegający od wykonanych badań i prognoz.

W tym celu należy wprowadzić instrumenty i narzędzia pozwalające zarządzać ruchem w mieście takie jak inteligentne systemy sterowania ruchem drogowym (ITS), systemy parkingowe naprowadzające na wolne miejsca czy systemy wspierające komunikację zbiorową.



Rysunek 38 Rozkład ruch w szczycie popołudniowym, ROK 2042 – obszar 1 [pojazd/h]





Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Wzrost mobilności, zwłaszcza w obszarze poruszania się samochodem indywidualnym, może w dłuższej perspektywie czasowej negatywnie oddziaływać na jakość życia mieszkańców. Skutkiem będzie występowanie stanów przeciążenia sieci drogowej (tzw. kongestii), wydłużanie się czasów przejazdu, wzrost kosztów transportu i zużycia energii, pogarszanie się jakości środowiska miejskiego, wymuszanie przeznaczania dla ruchu i postoju pojazdów coraz większej ilości miejsca, zwiększanie emisje zanieczyszczeń, a także obniżenie konkurencyjności transportu zbiorowego.

W związku z tymi zagrożeniami w latach 2018 - 2020 wykonana została przez Via Vistula z Krakowa Koncepcja Zarządzania Ruchem w mieście, bazująca na wynikach wcześniej opracowanego modelu ruchu z prognozami. Koncepcja przewiduje możliwość dalszego rozwoju ruchu w trzech różnych scenariuszach. Od wyboru scenariusza zależeć będzie dalsze kreowanie polityki transportowej miasta.

Każdy ze scenariuszy przedstawia propozycje działań, jakie w ramach niego będą lub mogą być wdrożone w mieście w przyszłości. Przedstawia też szanse oraz zagrożenia wynikające z jego przyjęcia.

Każdy scenariusz jest możliwy do realizacji. Ale niezmiernie ważne jest zrozumienie występujących zagrożeń i zdecydowanie się na stosowanie mechanizmów wpływających na zachowania wszystkich użytkowników systemu transportowego, gdyż zmiana zachowań komunikacyjnych użytkowników systemu transportowego powinna być wynikiem stosowania określonej polityki transportowej miasta. Wpajanie wiedzy dotyczącej skutków i następstw wynikających z korzystania z poszczególnych form transportu w perspektywie długoczasowej ma również rolę kluczową.

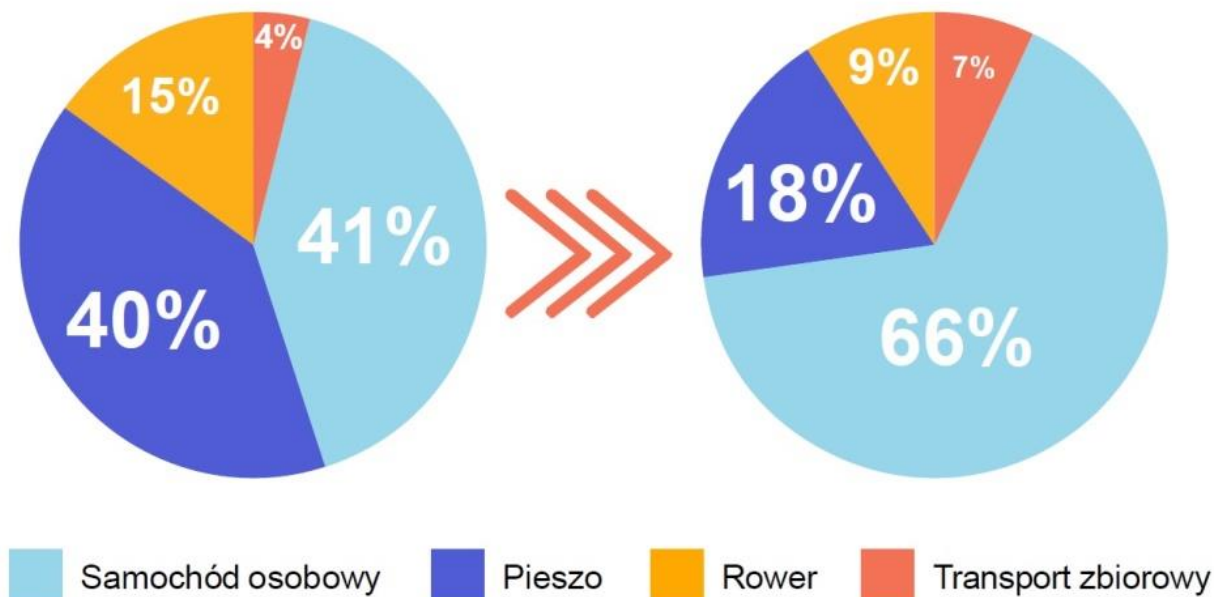


Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 1 - zachowawczy

Zakłada on priorytet dla komunikacji indywidualnej. Zakłada brak dodatkowych inwestycji w mieście, poza już planowanymi bądź będącymi w realizacji.

W scenariuszu zachowawczym nie zakłada się ograniczeń dla jakiegokolwiek z grup użytkowników systemu transportowego.

Wynikiem tego scenariusza jest uzyskanie podziału zadań przewozowych charakterystycznego dla miasta porównywalnego ze Świnoujściem, w którym środkiem transportu z którego korzystają mieszkańcy, jest głównie samochód osobowy.





Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 1 - zachowawczy

Inwestycje w ramach scenariusza zachowawczego

Lp.	Typ inwestycji	Nazwa	Stan
1	Drogowa	Budowa tunelu pod Świną	W realizacji
2	Drogowa	Przebudowa ul. 1 Maja	W realizacji
3	Drogowa	Budowa obwodnicy wschodniej	W realizacji
4	Drogowa	Budowa obwodnicy zachodniej łączącej ul. Wojska Polskiego i ul. Grunwaldzką	Proponowana w ramach dokumentu
5	Drogowa	Przebudowa ul. Wojska Polskiego	W realizacji
6	Drogowa	Rozbudowa ul. Bydgoskiej	-Wykonana
7	Drogowa	Budowa łącznika od ul. Jachtowej do ul. Uzdrowskiej	Planowana
8	Drogowa	Budowa łącznika od ul. Karsiborskiej do ul. Grunwaldzkiej	Proponowana w ramach dokumentu
9	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Uzdrowskiej i nad Świną	Wykonano
10	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Jachtowej	W realizacji
11	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Barlickiego	W realizacji
12	Infrastrukturalna/pieszka	Budowa przejść podziemnych pod liniami kolejowymi	Planowana
13	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego w kwartale ulic: Dąbrowskiego, Bema, Piastowskiej i Piłsudskiego	W trakcie realizacji
14	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Uzdrowskiej w sąsiedztwie Al. Interferie	Wykonana
15	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Uzdrowskiej w sąsiedztwie ul. Zdrojowej	Planowana
16	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego przy ul. Barlickiego i Dworcowej w ramach węzła przesiadkowego	Planowany
17	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego w kwartale ulic: Monte Cassino, Bohaterów Września, Chrobrego, Armii Krajowej	Planowany
18	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu przy ul. Ludzi Morza dla pojazdów ciężkich	Proponowana w ramach dokumentu



Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 1 - zachowawczy

Lp.	Typ inwestycji	Nazwa	Stan
19	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Steyera w okolicy cmentarza	Wykonana
20	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Bałtyckiej	Planowana
21	Infrastrukturalna	Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym – ul. Barlickiego	Planowany
22	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. 11 Listopada	Wykonana) / proponowane stanowiska odstawcze dla autokarów
23	Rowerowa	Modernizacja istniejącej sieci dróg dla rowerów i dostosowanie jej do standardów wykonawczych dla dróg dla rowerów	Planowana



Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 1 – zachowawczy Podsumowanie

1. Zakłada priorytet dla samochodów indywidualnych, co wiąże się z:

- inwestycjami w sieci dróg i ich dalszej przebudowy, głównie skrzyżowań (**proponowana obwodnica zachodnia łącząca Wojska Polskiego z Grunwaldzką po niezależnym przebiegu jest obecnie nierealna, więc zastępczo konieczne byłoby rozbudowanie jej wykorzystując istniejącą ulicę 11 Listopada**),
- inwestycjami w parkingi, w tym garażowce w całym mieście, przy czym w śródmieściu i dzielnicy nadmorskiej w pierwszej kolejności, dopiero po ich wypełnieniu budowę parkingów na obrzeżach miasta,
- alternatywnie wprowadza SPP.

2. Realizacja tego scenariusza jest możliwa ponieważ:

- sieć ulic jest dobrze rozbudowana, budowany jest tunel, przebudowane główne ciągi drogowe, w tym do granic państwa (Wojska Polskiego, Grunwaldzka), powstaje obwodnica wschodnia oraz na ukończeniu są przygotowania do budowy nowej drogi do wschodniej części dzielnicy nadmorskiej (Nowojachtowej), która da możliwość budowy garażowca przy ul. Zdrojowej,
- wdraża się inteligentny system zarządzania ruchem (ITS), który usprawni ruch na skrzyżowaniach i będzie informował o lokalizacjach i wolnych miejscach parkingowych w mieście i reagował na sytuacje awaryjne w ruchu drogowym,
- model ruchu potwierdza odpowiednią przepustowość świnoujskich dróg nawet w okresie 20 lat po otwarciu tunelu.





Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 1 – zachowawczy **Podsumowanie**

3. Zagrożenia dla scenariusza 1:

Niekontrolowany wzrost natężenia ruchu pogorszy jakość życia w mieście poprzez:

- zwiększenie liczby kolizji z udziałem pojazdów zmotoryzowanych oraz pieszych i rowerzystów
- zwiększenie hałasu i jakości powietrza w mieście, co może ponadto wpłynąć na utrzymanie statusu uzdrowskiego
- wzrost konfliktów między użytkownikami ruchu drogowego, większa nerwowość w społeczeństwie

Ponadto wiąże się z:

- dużymi wydatkami inwestycyjnymi na drogi i parkingi
- brakiem możliwości spełnienia oczekiwań rowerzystów i zwolenników komunikacji zbiorowej

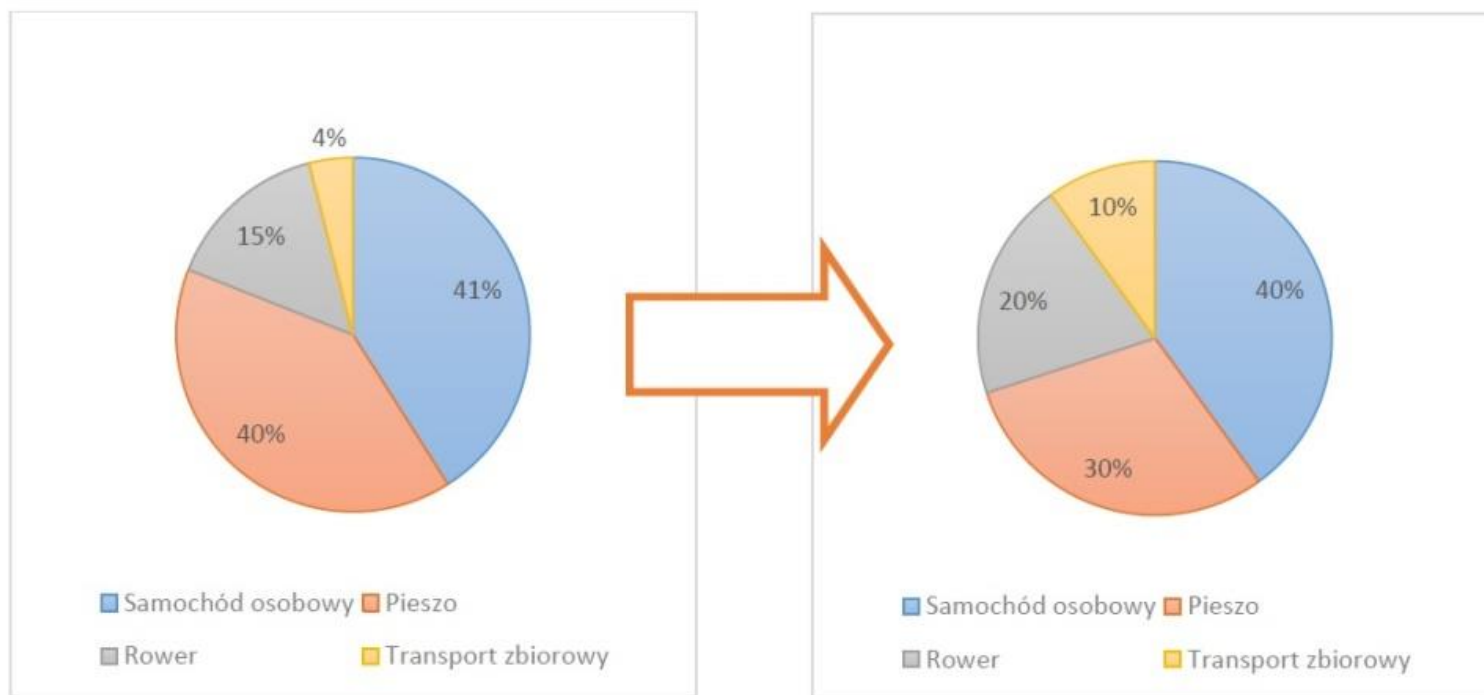


Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – **Scenariusz 2 - zrównoważony**

Zakłada równomierne wykorzystanie wszystkich środków transportu w podróżach przez mieszkańców, ze wskazaniem lekkiej przewagi dla samochodu osobowego jako podstawowego środka transportu w podróżach.

W scenariuszu tym w celu ograniczenia ruchu samochodów osobowych, należy wprowadzać małe restrykcje dla tej grupy użytkowników (np. strefa ograniczonego ruchu w Dzielnicy Nadmorskiej).

Podział zadań przewozowych w tym scenariuszu zakłada wzrost podróży transportem zbiorowym co jest możliwe do osiągnięcia tylko poprzez priorytet dla transportu zbiorowego. Tylko pod tym warunkiem transport zbiorowy będzie konkurencyjny dla samochodu.





Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – **Scenariusz 2 - zrównoważony**

Inwestycje w ramach scenariusza zrównoważonego

Lp.	Typ inwestycji	Nazwa	Stan
1	Drogowa	Budowa tunelu pod Świną	W realizacji
2	Drogowa	Przebudowa ul. 1 Maja	W realizacji
3	Drogowa	Budowa obwodnicy wschodniej	W realizacji
4	Drogowa	Przebudowa ul. Wojska Polskiego	W realizacji
5	Drogowa	Rozbudowa ul. Bydgoskiej	Wykonana
6	Drogowa	Budowa łącznika od ul. Jachtowej do ul. Uzdrowskiej	Planowana
7	Drogowa	Budowa łącznika od ul. Karsiborskiej do ul. Grunwaldzkiej	Proponowana w ramach dokumentu
8	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Uzdrowskiej i nad Świną	Wykonano
9	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Jachtowej	W realizacji
10	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Barlickiego	W realizacji
11	Infrastrukturalna/ piesza	Budowa przejść podziemnych pod liniami kolejowymi	Planowana



Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 2 - zrównoważony

Lp.	Typ inwestycji	Nazwa	Stan
12	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego w kwartale ulic: Dąbrowskiego, Bema, Piastowskiej i Piłsudskiego	W trakcie realizacji
13	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Uzdrowskiej w sąsiedztwie Al. Interferie	Wykonano
14	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Uzdrowskiej w sąsiedztwie ul. Zdrojowej	Planowana
15	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego przy ul. Barlickiego i Dworcowej w ramach węzła przesiadkowego	Planowany
16	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego w kwartale ulic: Monte Cassino, Bohaterów Września, Chrobrego, Armii Krajowej	Planowany
17	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu przy ul. Ludzi Morza dla pojazdów ciężkich	Proponowana w ramach dokumentu
18	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Steyera w okolicy cmentarza	Wykonano
19	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Bałtyckiej	Planowana
20	Infrastrukturalna	Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym – ul. Barlickiego	Planowany
21	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. 11 Listopada	Wykonano / proponowane stanowiska odstawcze dla autokarów
22	Infrastrukturalna	Wprowadzenie restrykcji dla samochodów osobowych (strefy ograniczonego ruchu)	Proponowane
23	Rowerowa	Modernizacja istniejącej sieci dróg dla rowerów i dostosowanie jej do standardów wykonawczych dla dróg dla rowerów	Proponowane
24	Rowerowa	Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów	Proponowane



Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 2 – zrównoważony **Podsumowanie**

Wprowadza restrykcje dla ruchu samochodowego indywidualnego, równoważąc przywileje dla innych użytkowników dróg (piesi, rowerzyści, komunikacja zbiorowa)

Scenariusz realizowany będzie poprzez:

- wprowadzenie stref ograniczonego ruchu, w pierwszej kolejności w dzielnicy nadmorskiej, tj. tylko dojazdy posesji i parkingów w niej zlokalizowanych (w tym w SPP),
- wprowadzenie strefy SPP,
- wzmocnienie komunikacji zbiorowej poprzez dodatkowe linie autobusowe, zwiększenie częstotliwości kursowania
- rozbudowa infrastruktury rowerowej - drogi, parkingi dla rowerów
- komfortowa infrastruktura dla pieszych,
- ITS

Należy poddać pod krytyczną analizę budowę części parkingów, jako generatorów dodatkowego ruchu samochodowego.

Gorsza infrastruktura dla samochodów skłania do korzystania z alternatywnych środków transportu.



Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 2 – zrównoważony **Podsumowanie**

Zalety scenariusza:

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu poprzez **ograniczanie wzrostu natężenia ruchu**
- Ograniczenie wzrostu liczby kolizji z udziałem pojazdów zmotoryzowanych oraz pieszych i rowerzystów
- Ograniczenie wzrostu hałasu i pogorszenia jakości powietrza w mieście, co pozwoli utrzymać status uzdrowiska
- Ograniczenie konfliktów między użytkownikami ruchu drogowego,

Ponadto wiąże się z:

- inną strukturą wydatków – mniejsze wydatki na drogi i parkingi, większe na komunikację zbiorową i infrastrukturę pieszo rowerową,
- brakiem możliwości spełnienia oczekiwań rowerzystów i zwolenników komunikacji zbiorowej

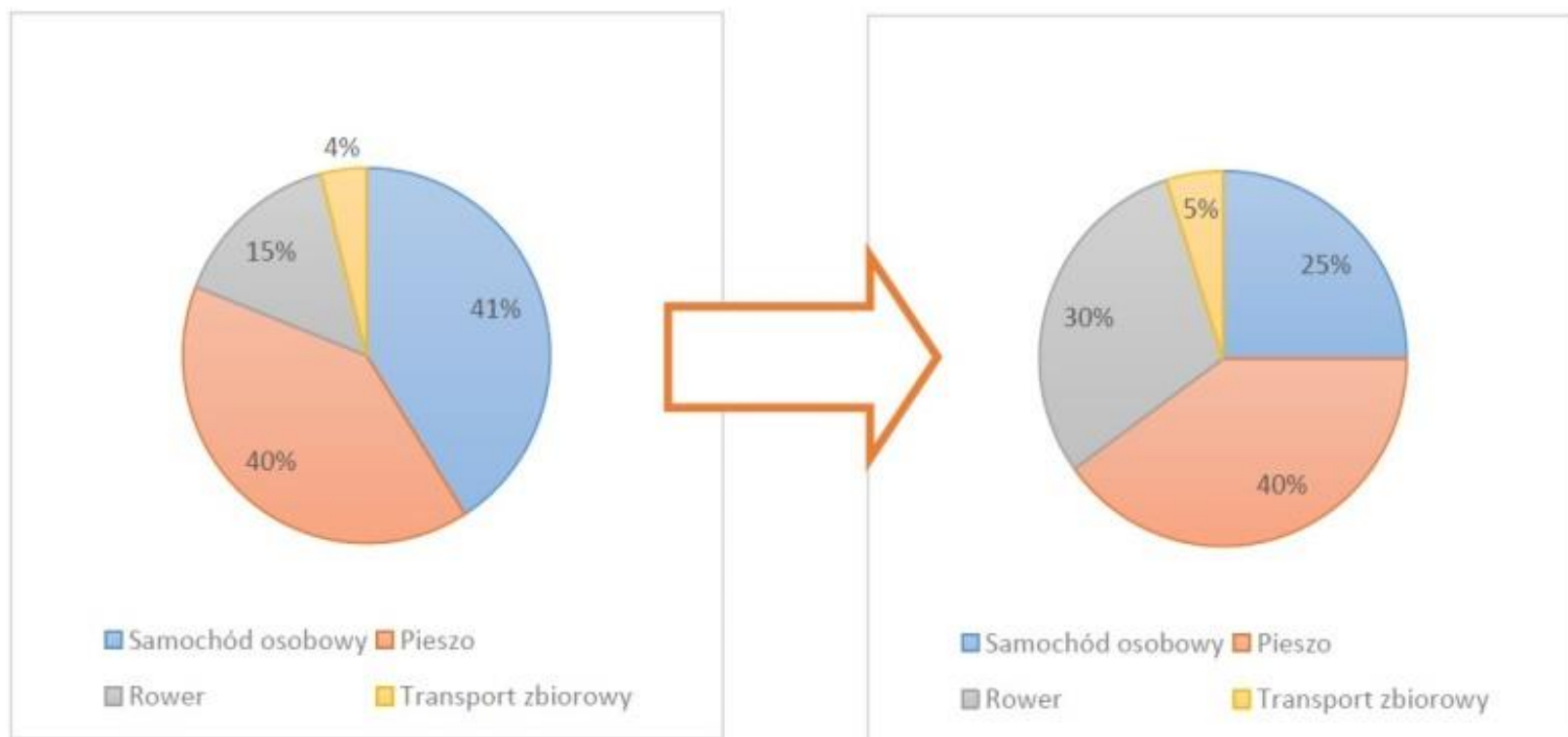


Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – **Scenariusz 3 – zorientowany na mieszkańców**

Zakłada on całkowity priorytet dla mieszkańców w poruszaniu się po Świnoujściu.

W scenariuszu tym priorytetem jest ruch rowerowy, pieszy i komunikacją zbiorową. Zakłada się większe restrykcje dla samochodów osobowych (wyłączenia z ruchu części Dzielnicy Nadmorskiej, ograniczenia w Śródmieściu, ulice z ruchem współdzielonym i jednokierunkowe).

Podział zadań przewozowych w scenariuszu zorientowanym na mieszkańców to taki sam udział podróży pieszych jak w stanie obecnym. Zakłada się mniejszy udział podróży samochodem osobowym.





Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 3 – zorientowany na mieszkańców

Inwestycje w ramach scenariusza zorientowanego na mieszkańców

Lp.	Typ inwestycji	Nazwa	Stan
1	Drogowa	Budowa tunelu pod Świną	W realizacji
2	Drogowa	Przebudowa ul. 1 Maja	W realizacji
3	Drogowa	Budowa obwodnicy wschodniej	W realizacji
4	Drogowa	Przebudowa ul. Wojska Polskiego	W realizacji
5	Drogowa	Rozbudowa ul. Bydgoskiej	Wykonano
6	Drogowa	Budowa łącznika od ul. Jachtowej do ul. Uzdrowskiej	Planowana
7	Drogowa	Budowa łącznika od ul. Karsiborskiej do ul. Grunwaldzkiej	Proponowana w ramach dokumentu
8	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Uzdrowskiej i nad Świną	Wykonano
9	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Jachtowej	W realizacji
10	Rowerowa	Budowa drogi dla rowerów wzdłuż ul. Barlickiego	W realizacji
11	Infrastrukturalna/piesza	Budowa przejść podziemnych pod liniami kolejowymi	Planowana
12	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego w kwartale ulic: Dąbrowskiego, Bema, Piastowskiej i Piłsudskiego	W trakcie realizacji
13	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Uzdrowskiej w sąsiedztwie Al. Interferie	Wykonano
14	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Uzdrowskiej w sąsiedztwie ul. Zdrojowej	Planowana
15	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego przy ul. Barlickiego i Dworcowej w ramach węzła przesiadkowego	Planowany
16	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu kubaturowego w kwartale ulic: Monte Cassino, Bohaterów Września, Chrobrego, Armii Krajowej	Planowany
17	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu przy ul. Ludzi Morza dla pojazdów ciężkich	Proponowana w ramach dokumentu
18	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Steyera w okolicy cmentarza	Wykonano
19	Infrastrukturalna/parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. Bałtyckiej	Planowana



Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 3 – zorientowany na mieszkańców

Lp.	Typ inwestycji	Nazwa	Stan
20	Infrastrukturalna	Budowa centrum przesiadkowego przy dworcu kolejowym – ul. Barlickiego	Planowany
21	Infrastrukturalna/ parkingowa	Budowa parkingu naziemnego przy ul. 11 Listopada	Wykonano
22	Infrastrukturalna	Wprowadzenie restrykcji dla samochodów osobowych (strefy ograniczonego ruchu)	Proponowan
23	Infrastrukturalna/ drogowa	Zamknięcie ulic dla ruchu samochodowego (ul. E. Gierczak, ul. Żeromskiego, ul. Piłsudskiego)	Proponowane
24	Infrastrukturalna/ drogowa	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicach (ul. Moniuszki, ul. Matejki, ul. Sienkiewicza)	Proponowane
25	Infrastrukturalna/ drogowa	Rozcięcie Dzielnicy Nadmorskiej w celu ograniczenia ruchu	Proponowane
26	Rowerowa	Modernizacja istniejącej sieci dróg dla rowerów i dostosowanie jej do standardów wykonawczych dla dróg dla rowerów	Proponowane
27	Rowerowa	Budowa Miejsc Obsługi Rowerzystów	Proponowane
28	Infrastrukturalna/ piesza/ rowerowa	Zmiana formy ulic: ul. Chrobrego od ul. Sikorskiego do ul. Sienkiewicza z modernizacją ul. Krzywoustego ul. Piłsudskiego Plac Słowiański Wybrzeże Władysława IV	Proponowane
29		Zmiana formy ulic na przestrzeń współdzieloną: ul. Matejki od ul. Słowackiego do ul. Konstytucji 3 Maja ul. Piłsudskiego od ul. Piastowskiej do ul. Bogusławskiego Wybrzeże Władysława IV ul. Chrobrego od ul. Sienkiewicza do ul. Uzdrowskiej	Proponowane





Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 3 – zorientowany na mieszkańców **Posumowanie**

Scenariusz ten jest najbardziej restrykcyjnym pod względem wykorzystania samochodu osobowego w podróżach po mieście.

Ogranicza wzrost natężenia ruchu w mieście przede wszystkim poprzez ograniczenie ruchu turystycznego samochodami osobowymi. Lepszy komfort jazdy dla mieszkańców.

Zakłada się, że będzie realizowany poprzez:

- wyłączenie z ruchu samochodowego dzielnicy nadmorskiej (z wyłączeniem dojazdu do posesji i istniejących parkingów),
- przywileje dla ruchu pieszego i rowerowego (ulice współdzielone),
- zniechęcania kierowców do korzystania z samochodów poprzez wydłużenie czasu przejazdu (np. drogi jednokierunkowe,
- nie budowanie kolejnych zbiorowych parkingów dla samochodów w dzielnicy nadmorskiej w śródmieściu,
- budowa parkingów buforowych dla turystów,
- wzmocnienie roli komunikacji zbiorowej,
- SPP
- ITS





Scenariusze dalszego kreowania polityki transportowej

Koncepcja Zarządzania Ruchem w Świnoujściu – Scenariusz 3 – zorientowany na mieszkańców **Posumowanie**

Zagrożenia:

- Obawy mieszkańców związane z utrudnieniami w ruchu dla samochodów, szczególnie związane z wpływem na działalność gospodarczą



Podsumowanie

Wykonany model ruchu oraz prognozy wskazują na niskie ryzyko wystąpienia sytuacji „zalanía” Świnoujścia samochodami w okresie bezpośrednio po otwarciu tunelu drogowego. Ma to głównie związek z chłonnością miasta, czyli liczbą punktów atrakcji ruchu, które będą absorbować ruch drogowy. Model ruchu wskazuje jednak na znaczne ryzyko zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców Świnoujścia, przede wszystkim obejmujące wzrost podróży samochodem o ok. 25%.

W przypadku braku działań w zakresie ograniczeń dla transportu indywidualnego, podział zadań przewozowych ulegnie zmianie, gdyż rower, przemieszczanie się pieszo oraz transport zbiorowy nie będą konkurencyjne dla mieszkańców chcących podróżować po mieście i przemieszczać się pomiędzy wyspami. Z uwagi na skrócenie czasu podróży poprzez budowę tunelu, alternatywa dla samochodu nie będzie już atrakcyjna, co potwierdza model ruchu. Dodatkowym argumentem przemawiającym za zmianą podziału zadań przewozowych na korzyść samochodów osobowych są wskaźniki takie, jak np. wskaźnik motoryzacji mówiący o liczbie samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców, które każdego roku są wyższe dla miasta Świnoujście.

Warto podkreślić, że Miasto Świnoujście dysponuje bardzo dobrymi warunkami dla wprowadzenia scenariusz zrównoważonego lub zorientowanego dla mieszkańców.



Biorąc pod uwagę to **ryzyko zmian zachowań komunikacyjnych** niezbędne jest wprowadzenie spójnego systemu zarządzania ruchem **niezależnie od wybranego scenariusza** kształtującego politykę transportową w przyszłości.

W dniu 20.09.2021r. Miasto podpisało umowę na opracowanie programu funkcjonalno użytkowego budowy systemu zarządzania ruchem w Świnoujściu. Obecnie jest on opracowywany, a na przełomie roku 2021/2022 planowane jest ogłoszenie przetargu na jego zaprojektowanie i wybudowanie.

System zarządzania ruchem będzie składał się z następujących podsystemów:

- monitorowania i sterowania ruchem drogowym (m.in. automatyczne zbieranie danych o strukturze ilościowej i rodzajowej ruchu na drogach, automatyczne zbieranie danych o zanieczyszczeniach komunikacyjnych i warunkach pogodowych, sterowanie sygnalizacjami świetlnymi w czasie rzeczywistym, kierowanie informacji do użytkowników poprzez tablice i znaki zmiennej treści),
- zarządzania transportem zbiorowym wraz z dynamiczną informacją pasażerską (m.in. nadawanie priorytetów pojazdom komunikacji zbiorowej oraz wyświetlanie informacji dla pasażerów w czasie rzeczywistym),
- zarządzania parkingami wraz z informacją parkingową (m.in. dynamiczna informacja o wolnych miejscach postojowych na parkingach).

Dziękuję za uwagę



Świnoujście