

# Specjalny biuletyn informacyjny dla mieszkańców

[www.swinoujście.pl](http://www.swinoujście.pl) - oficjalny portal Urzędu Miasta Świnoujście



## Świnoujście zmienia się na lepsze.

Jak będziemy poruszać się po mieście?  
Trwają konsultacje społeczne „Twój Ruch”.

s.2

**Parkingi  
w Świnoujściu**

s. 2

**Rowerowe  
miasto  
Świnoujście**

s. 5

**Jak jeździmy po  
Świnoujściu?**

s. 16



Drodzy Mieszkańcy,

trwają konsultacje społeczne „Twój Ruch”, których celem jest znalezienie najlepszego rozwiązania dla komunikacyjnej przyszłości Świnoujścia. Budowa tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin wpłynie na liczbę samochodów na naszych ulicach. To od Państwa zależy, jaką drogę wybierzemy.

Chciałabym, abyśmy przed podjęciem decyzji raz jeszcze przyjrzeni się, jak wygląda infrastruktura komunikacyjna w Świnoujściu i postarali się ocenić ją jak najbardziej obiektywnie. Są to materiały bazujące na wiedzy eksperckiej oraz naszym doświadczeniu.



Gazeta, którą trzymacie Państwo w dłoniach, mówi o Świnoujściu z perspektywy ulic, ścieżek rowerowych, deptaków i parkingów. Zawiera wiele ciekawych informacji, które na co dzień mogą nie zwracać uwagi, ale są bardzo istotne dla naszej jakości życia i poczucia bezpieczeństwa.

Nie zawsze Świnoujście wyglądało tak jak teraz. W ciągu ostatnich lat zrobiliśmy ogromny postęp, szczególnie w jakości infrastruktury. Rozbudowaliśmy sieć dróg, które posiadają wystarczającą przepustowość. Dalszy kierunek, konkretnie zarządzanie tymi drogami, chcemy podjąć wspólnie z Państwem. W gazecie znajduje się też artykuł o ciekawostkach komunikacyjnych w różnych europejskich miastach. Warto podglądać, jak to robią inni, zanim przyjmimy własny scenariusz. Na ostatniej stronie natomiast znajdziecie Państwo szczegółowe informacje dotyczące konsultacji społecznych „Twój Ruch”.

Zachęcam do przeczytania gazety  
Barbara Michalska, Zastępca Prezydenta Miasta Świnoujście

## Parkingi w Świnoujściu. Kto je buduje?

- Na terenie Świnoujścia jest ponad 5 400 ogólnodostępnych miejsc postojowych.
- Liczba pojazdów w naszym mieście w ciągu 21 lat wzrosła prawie SZEŚCIOKROTNIE.
- Budowanie parkingów to zadanie inwestorów i właścicieli posesji. Zgodnie z ustawą Miasto nie ma takiego obowiązku. Mimo to Gmina dba o budowę miejsc postojowych - w ostatnich latach powstało ich ok. 1 700.
- Od 2016 roku inwestorzy wybudowali ok. 1 200 miejsc parkingowych.

Świnoujście, jak każde inne miasto w Polsce - i nie tylko - boryka się z rosnącym ruchem samochodowym. **Liczba zarejestrowanych pojazdów w Świnoujściu (nie licząc tych w leasingu) wzrosła**

**z 5 559 (w 2000 roku) do 31 806 sztuk (w 2021 roku).**

**Miasto, widząc problem dynamicznie zwiększającej się liczby pojazdów, wdrożyło politykę parkingową,**

**którą konsekwentnie realizuje od 2005 roku.**

Parkingi zobowiązani są budować wszyscy, którzy tworzą zapotrzebowanie na nie, czyli deweloperzy stawiający



W ramach budowy i przebudowy dróg powstaje wiele miejsc postojowych. Na zdjęciu te znajdujące się wzdłuż ulicy Malczewskiego.

budynki mieszkaniowe, inwestorzy budujący obiekty hotelowe, handlowe, usługowe itp. Dotyczy to również wspólnot mieszkaniowych czy spółdzielni. **W tym miejscu należy zaznaczyć, że budowa parkingów nie jest zadaniem własnym gminy, co wynika z ustawy o samorządzie gminnym.**

**W ramach inwestycji prywatnych, tylko od 2016 roku, powstało ok. 1,2 tys. miejsc parkingowych.** Są sytuacje, gdy inwestor nie jest w stanie zbudować miejsc parkingowych na własnej działce (zabudowa śródmiejska, małe działki z zabytkowymi obiektami itp.). W takich sytuacjach Miasto zobowiązuje tych inwestorów do budowy parkingów ogólnodostępnych na terenach gminnych. W ramach umów z inwestorami od roku 2007 powstało około 580 takich właśnie miejsc parkingowych, m.in. przy ulicach Sienkiewicza,

Rybaki, Jachtowej, Uzdrowskiej i na Placu Słowiańskim. Ponadto, w najbliższym czasie, inwestorzy zgodnie z wydanymi pozwoleniami na budowę, utworzą jeszcze ok. 2,6 tys. miejsc parkingowych.

**Niezależnie od działań inwestorów, Miasto tworzy w pasach drogowych miejsca postojowe dla samochodów** (w celu umożliwienia krótkiego postoju) lub parkingi w strefach obsługujących zwiększone natężenie ruchu. **W ramach budowy i przebudowy dróg powstało ok. 650 miejsc postojowych w zatokach ulic, m.in.:** 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. Ponadto

Miasto zbudowało parkingi m.in. przy ulicach Moniuszki (57 miejsc), Legionów (184 miejsca), Steyera (171 miejsc), Monte Cassino (47 miejsc), przy Placu Rybaka (24 miejsca). **Łącznie w ostatnich latach powstało ok. 1,7 tys. ogólnodostępnych miejsc parkingowych,** nie licząc tych, które zostały utworzone poprzez dopuszczenie parkowania na drogach jednokierunkowych.

**Obecnie w całym mieście jest ponad 5,4 tys. ogólnodostępnych miejsc postojowych. Ponad tysiąc z nich znajduje się w dzielnicy nadmorskiej, wzdłuż ulic, w zatokach oraz na parkingach.**

W trakcie realizacji jest parking przy ul. Barlickiego (na 125 miejsc). Niebawem również ma rozpocząć się budowa parkingu przy ul. Bałtyckiej (na 98 miejsc). Początkowo jego budowę planowano w 2020 roku. Termin trzeba



było jednak przesunąć z uwagi na wydłużające się procedury środowiskowe. Aktualnie Mia-

sto jest na etapie uzyskiwania pozwolenia na budowę.

## Garażowce w planach

W planach miejscowego zagospodarowania są wskazane lokalizacje pod budynki garażowe w różnych strefach – centrum, przy osiedlach mieszkaniowych, dworcu PKP i dzielnicy nadmorskiej. Rozważana jest również lokalizacja parkingu buforowego na obrzeżach miasta. Współpracę w tym zakresie zgłosił Zarząd Spółdzielni Mieszkaniowej „Słowianin”, dysponujący gruntami przy ul. Karsiborskiej.

Ponieważ są to inwestycje bardzo kosztowne, mogące jednak przynosić dochody, działki

pod te parkingi są oferowane przez Miasto inwestorom prywatnym w formie sprzedaży lub dzierżawy.

Obecnie w taki sposób, czyli przez inwestora prywatnego, realizowany jest parking kubaturowy w kwartale ulic Dąbrowskiego, Bema, Piastowskiej i Piłsudskiego. Niestety, trwająca od 2020 roku pandemia wydłużyła czas jego realizacji. Nowy deklarowany przez inwestora termin ukończenia tego parkingu to IV kwartał 2022 roku.

**Jedna z lokalizacji parkingu piętrowego na ok. 320 miejsc**

**przewidziana jest przy ulicy Rybaki.**

Obecnie trwają procedury przetargowe oddania w dzierżawę niezabudowanych nieruchomości gruntowych Gminy Miasto Świnoujście położonych przy ul. Kołtątaja oraz przy ul. Piastowskiej z przeznaczeniem na parkingi wielopoziomowe wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, a następnie zarządzanie tymi obiektami.



Ul. Kołtątaja, koncepcja biura Urban PRO Wojciech Kozłowski.



Ul. Rybaki, koncepcja biura Urban PRO Wojciech Kozłowski.



Tak będzie wyglądał parking wielopoziomowy powstający przy ulicy Bema (projekt Pracownica Architektoniczna ABC).



Ul. Barlickiego, projekt „COMONO” sp. z o.o.



Obecnie 15% wszystkich podróży po Świnoujściu odbywa się rowerem.

## Rowerowe miasto Świnoujście

- W Świnoujściu jest ok. 130 km dróg publicznych, a długość dróg rowerowych przekracza 40 km. To naprawdę dużo.
- Pierwsza ścieżka rowerowa powstała w 1998 roku wzdłuż ulicy 11 Listopada i miała 3 km.
- Najdłuższa droga rowerowa biegnie wzdłuż ulicy Karsiborskiej i liczy 5,1 km.
- Najkrótsze drogi rowerowe to zaledwie 100-metrowe odcinki biegnące ulicami Wielkopolską, Dworcową, Daszyńskiego i Marynarzy.
- Pierwotnie ścieżki rowerowe były budowane z kostki brukowej. Teraz nawierzchnie są z masy bitumicznej.

Pierwsze drogi rowerowe w Świnoujściu powstały jeszcze w ubiegłym wieku. To wspomniana już ścieżka wzdłuż ulicy 11 Listopada, a potem kolejno przy ulicach Grunwaldzkiej oraz Wojska Polskiego. Od tego czasu na terenie Świnoujścia wybudowano już ponad 40 km dróg dla rowerów. „Najmłodsza” jest ta biegnąca wzdłuż ulicy Barlic-

kiego. Została oddana do użytku pod koniec 2020 r. i liczy 1,5 kilometra.

**Cała sieć składa się z ok. 28,5 km wydzielonych dróg rowerowych, ok. 11 km dróg rowerowych, na których dopuszczony jest ruch pieszy oraz ok. 2 km tzw. kontrapasów rowerowych, czyli pasów wyznaczonych na jezd-**

niach jednokierunkowych z możliwością przemieszczania się rowerem w obu kierunkach. Powstała sieć dróg rowerowych uzupełnia ponad 750 sztuk stojaków rowerowych w różnych punktach miasta oraz 7 stacji napraw rowerów.



## Sieć, która się rozwija

W zakresie długości dróg rowerowych Świnoujście jest w czołówce polskich miast. W niedługim czasie tych ścieżek będzie jeszcze więcej. Obecnie trwają budowy wzdłuż ulic:

- Jachtowej,
- Obwodnicy Wschodniej,
- 1 Maja,
- Portowej, stanowiącej dojazd do budowanego Centrum Usług Mulnik.
- oraz uzupełniającego odcinka wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej do przejścia granicznego Świnoujście - Garz.

## A co dalej?

W najbliższych planach jest budowa kolejnych dróg rowerowych, m.in. **łączyjących Świnoujście z Międzyzdrojami, osiedle Warszów z Przytorem – Łunowo oraz Warszów z Karsiborem.**

Do tego oczywiście kolejne miejscapostojowedlarowerów, tj. dodatkowe stojaki oraz stacje obsługi rowerów. W planach są też mniejsze projekty, np. w okolicy Placu Wolności czy skrzyżowania ulic Chrobre-

go z Armii Krajowej, które mają na celu połączenie już istniejących dróg rowerowych.

Rozwój i powiększanie sieci dróg rowerowych wynika przede wszystkim z rosnących potrzeb użytkowników. Miasto od wielu lat monitoruje ten ruch poprzez jego cykliczne pomiary. Najbardziej uczęszczanymi trasami rowerowymi są:

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

## Którędy droga dla rowerów?

Stałe monitorowanie ruchu rowerowego ma też znaczenie w planowaniu rodzajów dróg rowerowych.

- Tam, gdzie porusza się wielu rowerzystów i pieszych, dążymy do budowy wydzielonej drogi rowerowej.
- Tam, gdzie ruch którejś z tych grup jest mniejszy, a także na odcinkach poza terenem zabudowanym, dopuszczone jest wspólne korzystanie przez pieszych i rowerzystów z wybudowanej infrastruktury.



Innym czynnikiem mającym wpływ na rodzaj infrastruktury są możliwości terenowe. **Tam, gdzie są wąskie pasy drogowe i gęsta zabudowa, często zwykle po prostu nie ma miejsca, aby każdy rodzaj ruchu posiadał swój pas.** Szczególnym przypadkiem, gdy mamy bardzo mało terenu i ruch samochodowy jednokierunkowy, jest dopuszczenie ruchu

rowerowego po jezdni w obu kierunkach. **Rozwiązania takie (tzw. kontrapasy rowerowe) przy zastosowaniu ograniczeń prędkości są bezpieczne.** Wynika to m.in. z doświadczeń innych krajów uznawanych za pionierów w propagowaniu ruchu rowerowego np. Holandii i Danii. Spowodowane jest to głównie tym, że rowerzysta i kierowca widzą się nawza-

jem i przynajmniej jeden z nich jest w stanie uniknąć kolizji. **W Świnoujściu na razie są cztery takie miejsca – na ulicach Słowackiego, Chrobrego, Kościuszki oraz w centrum na odcinku ul. Piłsudskiego.**

## Jaka nawierzchnia jest najlepsza?

Drogi rowerowe w Świnoujściu posiadają różne nawierzchnie. Różnorodność ta częściowo wynika z potrzeb infrastrukturalnych, ale głównie z ewolucji materiałowej. **Na początku drogi rowerowe budowane były z kostki betonowej, co wynikało z większej dostępności tego materiału w Świnoujściu** (transport masy bitumicznej

z dużych odległości był droższy i logistycznie trudniejszy). Ponadto nawierzchnia z kostki jako rozbieralna jest łatwiejsza do naprawy w przypadku awarii infrastruktury podziemnej. Obecnie **preferowaną i coraz liczniej stosowaną przy budowie dróg rowerowych jest nawierzchnia bitumiczna.** Zwiększenie dostępności tego materiału

w rejonie Świnoujścia (spowodowane powstaniem węzła bitumicznego w Goleniowie) znacznie ułatwiło jego transport i wpłynęło na cenę, która obecnie jest porównywalna z cenami nawierzchni z kostki betonowej. Dlatego teraz **budujemy w większości drogi rowerowe bitumiczne.**

## Drogą rowerową poza miasto

Chociaż dróg rowerowych w obszarach zabudowanych jest zdecydowanie więcej, to **nie zapominamy również o nich na obszarach pozamiejskich.** Przykładem są drogi wzdłuż ulicy Karsiborskiej, transgraniczna na przedłużeniu ulicy Żeromskiego czy pierwsza część drogi rowerowej łączącej Warszów z Ognicą i Warszów z plażą wzdłuż ulicy Ku Morzu.

**Projektowane i planowane są kolejne przebiegające poza obszarami zabudowanymi. To wspomniane już połączenie z sąsiednimi Międzyzdrojami, pomiędzy**

**osiedlami na Prawobrzeżu i z granicą Świnoujście – Garz.** Celem jest stworzenie takiej zintegrowanej sieci dróg, aby bez zsiadania z roweru można było bezpiecznie objechać całe miasto. Oprócz wyżej opisanej sieci drogowej jest tu też wiele wytyczonych szlaków rowerowych.

Niemal każdy świnoujścianin posiada rower. Jest też wiele wypożyczalni, z których licznie korzystają turyści. To właśnie w Świnoujściu w 2012 r. powstał pierwszy transgraniczny, regionalny system roweru miejskiego Usedom Rad, który funkcjonuje do dzisiaj

i doskonale się rozwija. Obejmuje cały region turystyczny od Świnoujścia do Greifswaldu. W stacjach niebawem mają pojawić się również rowery elektryczne.

**Podsumowując:** po Świnoujściu już teraz można poruszać się rowerem komfortowo i bezpiecznie, a realizowany i planowany program rozwoju infrastruktury rowerowej ma na celu zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców, która przyczyni się do ochrony środowiska oraz naszego stanu zdrowia.



W świetle braku na rynku dobrych materiałów na nawierzchnię chodników, podjęto się próby ponownego wykorzystania bardzo trwałych i dużych ponemieckich płyt kamiennych.

## Nie zawsze było po czym chodzić. Historia świnoujskich chodników, deptaków i parków

- Początek XXI wieku to czas inwestycji w poprawę zaniedbanej przez lata infrastruktury pieszej.
- Z początku brakowało materiałów. Do remontów wykorzystywano więc duże, ponemieckie kamienne płyty.
- Park Zdrojowy jest jednym z największych parków uzdrowiskowych w Polsce. Zajmuje powierzchnię 60 ha.
- Na początku XXI wieku znaczna część Parku Zdrojowego była podtopiona. Żeby można było się nim w pełni cieszyć, konieczne były prace rewitalizacyjne.

Większość z nas pamięta, jaki był stan chodników w mieście jeszcze na początku XXI wieku. Bardzo zły, żeby nie powiedzieć fatalny. Przyczyn tego było kilka: nieodpowiednia jakość materiałów, z której wykonana była nawierzchnia, ich zużycie i wreszcie brak funduszy na budowę. Budżet miasta był wów-

czas niewielki. Na inwestycje i utrzymanie dróg wydawano **ok. 4 mln zł, co stanowiło mniej niż 4 % budżetu miasta.**

**W 2003 r.** rozpoczął się czas intensywnych działań inwestycyjnych w celu poprawy infrastruktury miejskiej. Przy-  
stąpiono wówczas do napraw

chodników w dzielnicy uzdrowiskowej. Zwrócono uwagę nie tylko na jakość nawierzchni, ale także na jej estetyczny wygląd.





## Nowy pomysł na chodniki

Wobec braku na rynku dobrych materiałów na nawierzchnię chodników, podjęto się próby ponownego wykorzystania bardzo trwałych i dużych poniemieckich płyt kamiennych, które w tamtych czasach licznie występowały na miejskich chodnikach. Były układane rzędem na styk i wskutek użytkowania pozapadały się, tworząc nierówne krawędzie. Często zdarzało się też, że płyty chodnikowe były połamane przez wjeżdżające na chodniki samochody.

Aby zniwelować nierówności w miejscach styków płyt, układając od nowa nawierzchnię, postanowiono porozsuwać je i ułożyć między nimi wąskie wstawki z kostki brukowej. To rozwiązanie pełni swoją funkcję do dzisiaj

i zostało zastosowane również np. w Szczecinie.

Szczególnie w miejscach reprezentacyjnych i często użytkowanych zrezygnowano z kostki betonowej brukowej, tzw. Polbruku. Kostka ta miała wówczas w Polsce złą jakość i w krótkim czasie potrafiła się kruszyć. **Kilkuletnie użytkowanie chodników kończyło się zmianą ich w gruzowiska. Kostka rozpadała się na drobne kawałki pod wpływem warunków atmosferycznych.** W Świnoujściu na szczęście odbyło się to w małej skali (np. na ul. 11 Listopada), bo szybko zaczęto weryfikować jakość dostaw i w wielu przypadkach odstępowano od zastosowania

tego niepewnego materiału. Kontrole producentów nie były wtedy skutecznie realizowane przez upoważnione instytucje, pomimo zapisów, jakie pojawiły się w prawie budowlanym. Rozwijający się wolny rynek stał się niejednokrotnie samowolny, nieprzestrzegający żadnych zasad jakości.

W ostatnich latach jakość materiałów znacznie się poprawiła i możemy cieszyć się coraz lepszej jakości chodnikami. W reprezentacyjnych miejscach przywiązujemy też uwagę do ich wyglądu i korzystamy z porad architektów.

## Deptaki

**Najstarszym, pierwszym typowym deptakiem w Świnoujściu była promenada wzdłuż ul. Żeromskiego.** W wyniku zapisów planu zagospodarowania przestrzennego miasta oraz konkursu architektonicznego promenada została zmodernizowana i wydłużona. Równolegle wybudowano nową Promenadę Zdrowia. Dzięki temu mamy dziś

2,7 km nadmorskich deptaków. A to nie wszystko! Planowane jest przedłużenie promenady w kierunku wschodnim, aż do końca ulicy Uzdrowskiej. Nowy odcinek będzie miał bardziej leśny charakter.

W mieście w ostatnich latach powstały też dwa inne deptaki: w centrum miasta na ulicach Bohaterów Września

i Monte Cassino oraz (zgodnie z zaleceniami uzdrowskowymi) na odcinku ul. Słowackiego. Tworzą one uspokojoną strefę ruchu z uprzywilejowanym ruchem pieszych, dając tym samym większy komfort życia mieszkańcom budynków położonych przy tych ulicach.

## Parki miejskie

Park Zdrojowy to największy park miejski. **Zajmuje obszar ponad 60 ha i jest jednym z największych parków uzdrowskich w Polsce,** dodat-

kowo z bardzo ciekawą historią. Znajduje się tam ok. 20 km alejek i ścieżek o różnych nawierzchniach – gruntowe oraz żwirowe utwardzone na

poboczach kostką granitową. Jest także asfaltowa droga dla rolkarzy.



Jeszcze na początku tego stulecia znaczna część parku była podtopiona, przez co korzystanie z niej było praktycznie niemożliwe. Drzewa stały w wodzie, bo nie było systemu melioracji, który został zniszczony pod koniec wojny. Koniecznym zatem było zaprojektowanie i utworzenie nowego systemu melioracji.

Dopiero to umożliwiło rewitalizację parku. Dziś możemy w pełni korzystać z jego walorów.

Kolejne „zielone płuca” Świnoujścia to Park Chopina. Od lat 30. ubiegłego stulecia odgrywa on rolę parku miejskiego, choć wcześniej na jego terenie znajdował się cmen-

tarz. **W 2013 roku park został zmodernizowany na podstawie wytycznych konkursu architektonicznego.** Odbyło się to z poszanowaniem pierwotnego przeznaczenia tego miejsca. Uporządkowana została zieleń i powstały wygodne do spacerowania alejki z ciekawą infrastrukturą.



Jeszcze na początku tego stulecia większa część Parku Zdrojowego była podtopiona i nie nadawała się do użytkowania.

## Place miejskie

W Świnoujściu mamy trzy place: Wolności, Słowiański i Borowskiego na Prawobrzeżu. W ciągu ostatnich kilkunastu lat zostały zmodernizowane i tworzą przyjemną atmosferę.

Szczególnie Plac Wolności odgrywa rolę ulubionego miejsca spotkań mieszkańców. Jego przebudowa wymagała największych nakładów ze

strony miasta. Przez lata służył jako skrzyżowanie popularnie zwane „rondem z podziemną toaletą publiczną na środku”. Miasto postanowiło przywrócić mu historyczną funkcję placu miejskiego, szczególnie, że układ zabudowy jednoznacznie taki charakter mu właśnie nadaje. **Bardzo dokładnie przeanalizowano układ komunikacyjny. Konieczne było**

**jego przeorganizowanie. Szeroko omawiane były warianty ograniczenia ruchu między placami Wolności i Słowiańskim, aby stworzyć uspokojoną strefę pieszą.** Poddano analizie warianty ograniczenia ruchu na Wybrzeżu Wł. IV lub Armii Krajowej. W związku z tym, że była podobna liczba zwolenników obu wariantów, Miasto postanowiło przy-



jąc wariant pośredni i ograniczyć ruch samochodowy na obu ulicach poprzez utworzenie ich jednokierunkowymi, nie zamykając tym samym żadnej z nich.

Obecny wygląd Placu Wolności jest wynikiem konkursu architektonicznego. Zastosowane przy przebudowie ciekawe rozwiązania sprawiły, że w 2013 roku nowy Plac Wolności został uznany za

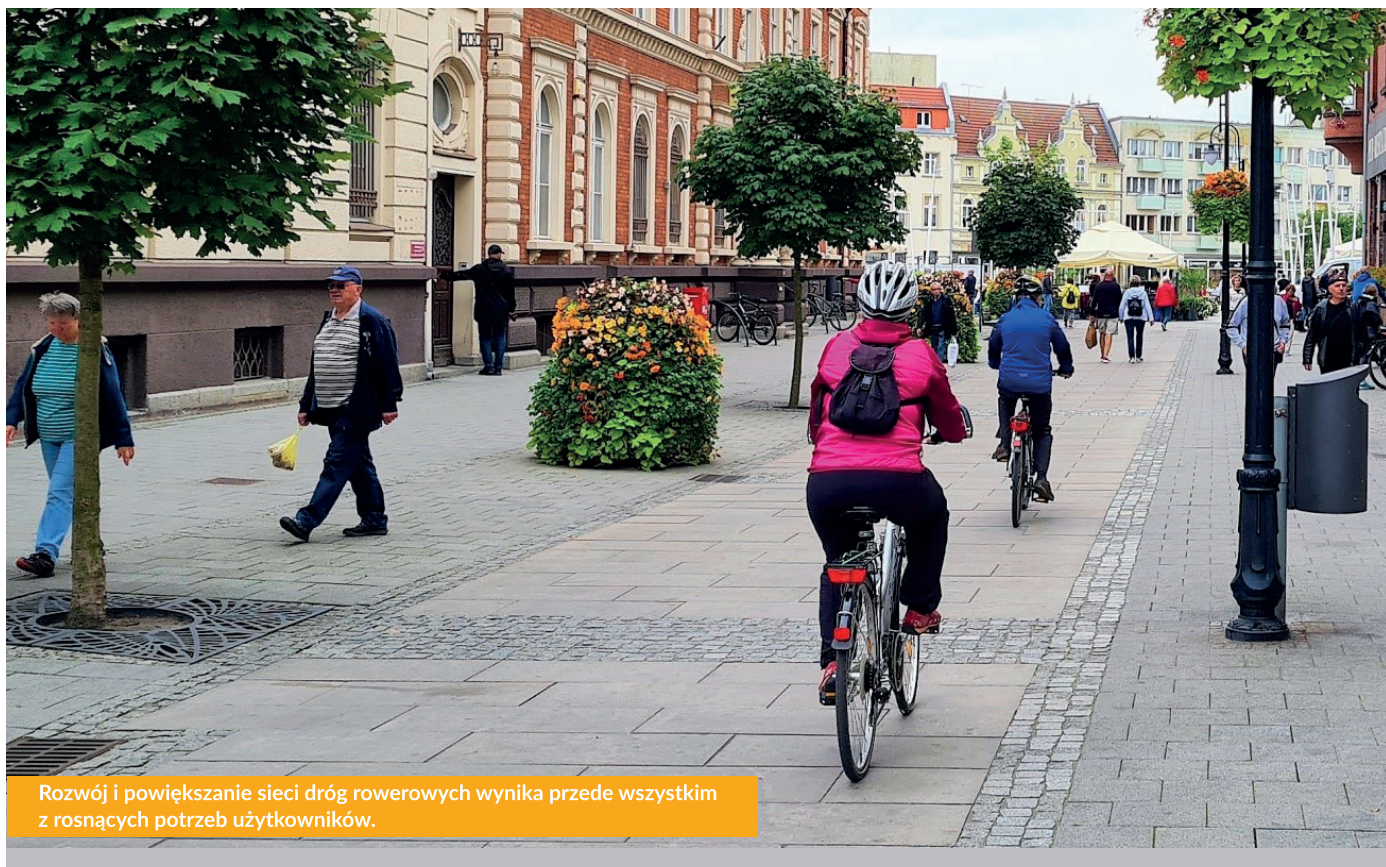
najlepszą Modernizację Roku w kraju. Oceny dokonała komisja konkursowa złożona z architektów z całej Polski.

**Podsumowując:** w ciągu ostatnich kilkunastu lat Świnoujście zrobiło milowy krok w przygotowaniu infrastruktury dla pieszych. Co prawda, wskutek wcześniejszych wieloletnich zaniedbań w infrastrukturze drogowej, ciągle są jeszcze chodniki wyma-

gające napraw czy wymiany, ale problem ten dotyczy mniej uczęszczanych miejsc i jest sukcesywnie niwelowany. Piesi mają do dyspozycji szerokie chodniki, usytuowane z reguły po obu stronach jezdni, wiele stref z uspokojonym ruchem samochodowym oraz długie aleje parkowe do spacerów.



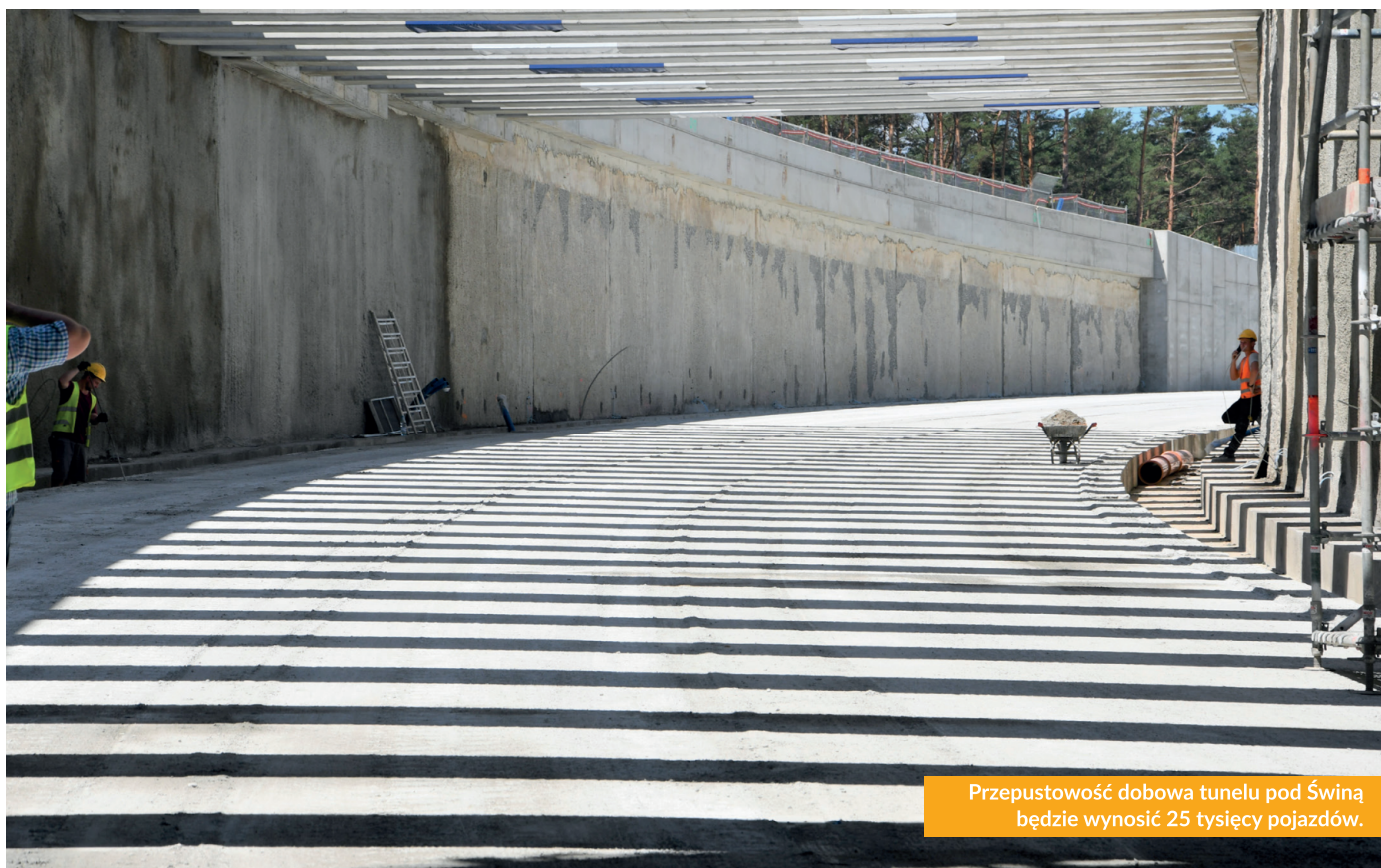
Obecny wygląd Placu Wolności jest wynikiem konkursu architektonicznego.



Rozwój i powiększanie sieci dróg rowerowych wynika przede wszystkim z rosnących potrzeb użytkowników.



Z roweru korzysta codziennie wielu mieszkańców Świnoujścia.





Transport samochodowy ma największy udział w zanieczyszczeniu powietrza atmosferycznego, liczbie wypadków oraz poziomie hałasu emitowanego podczas pracy silnika.

## Czy wiesz, że...? Komunikacyjne historie z europejskich miast

**01** Poziom zanieczyszczenia powietrza w wielu europejskich miastach wciąż przekracza limity dopuszczalne w prawie UE i w wytycznych Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) dotyczących ochrony zdrowia ludzkiego. Tragicznym tego następstwem jest – według szacunków – przedwczesna śmierć około 400 000 Europejczyków rocznie z powodu złej jakości powietrza. **Transport samochodowy** ma swój udział w zanieczyszczeniu powietrza, liczbie wypadków oraz poziomie hałasu.

**02** **Prawie 700 metrów miałby sznur samochodów osobowych, którym podróżowałyby tyle osób, ile jednym przegubowym autobusem.** Organizatorzy eksperymentu z krakowskiego MPK pokazali, że jedynym sposobem na zmniejszenie korków w mieście jest przesiadka do komunikacji miejskiej. W ramach eksperymentu można było zobaczyć, ile spalin emituje jeden autobus miejski w porównaniu do 153 samochodów. Oczywiście, w przypadku autobusu, było to kilkadziesiąt razy mniej szkodliwych gazów wpuszczanych do atmosfery.

**03** Największy wpływ motoryzacji na degradację środowiska jest zauważalny w miastach. Wiąże się to z dużymi natężeniami w ruchu, częstym zatrzymywaniem i ruszaniem pojazdów oraz małymi prędkościami. W zabudowie miejskiej występują gorsze warunki rozpraszania spalin niż na drogach szybkiego ruchu. Na jednym z międzynarodowych kongresów drogowych przedstawiono wyniki badań zanieczyszczenia środowiska w 12 wielkich miastach europejskich. Stwierdzono, że **ponad 90% CO<sub>2</sub>, 76% węglowodorów, 38% NOX (tlenki azotu), ponad 70% pyłów i prawie 100% ołowiu** pochodzi z motoryzacji.



**04** Władze Paryża chcą zlikwidować połowę spośród 140 000 miejsc parkingowych. Pozyskana przestrzeń ma być przeznaczona na szersze chodniki, przydrożne ogrody czy miejsca piknikowe.

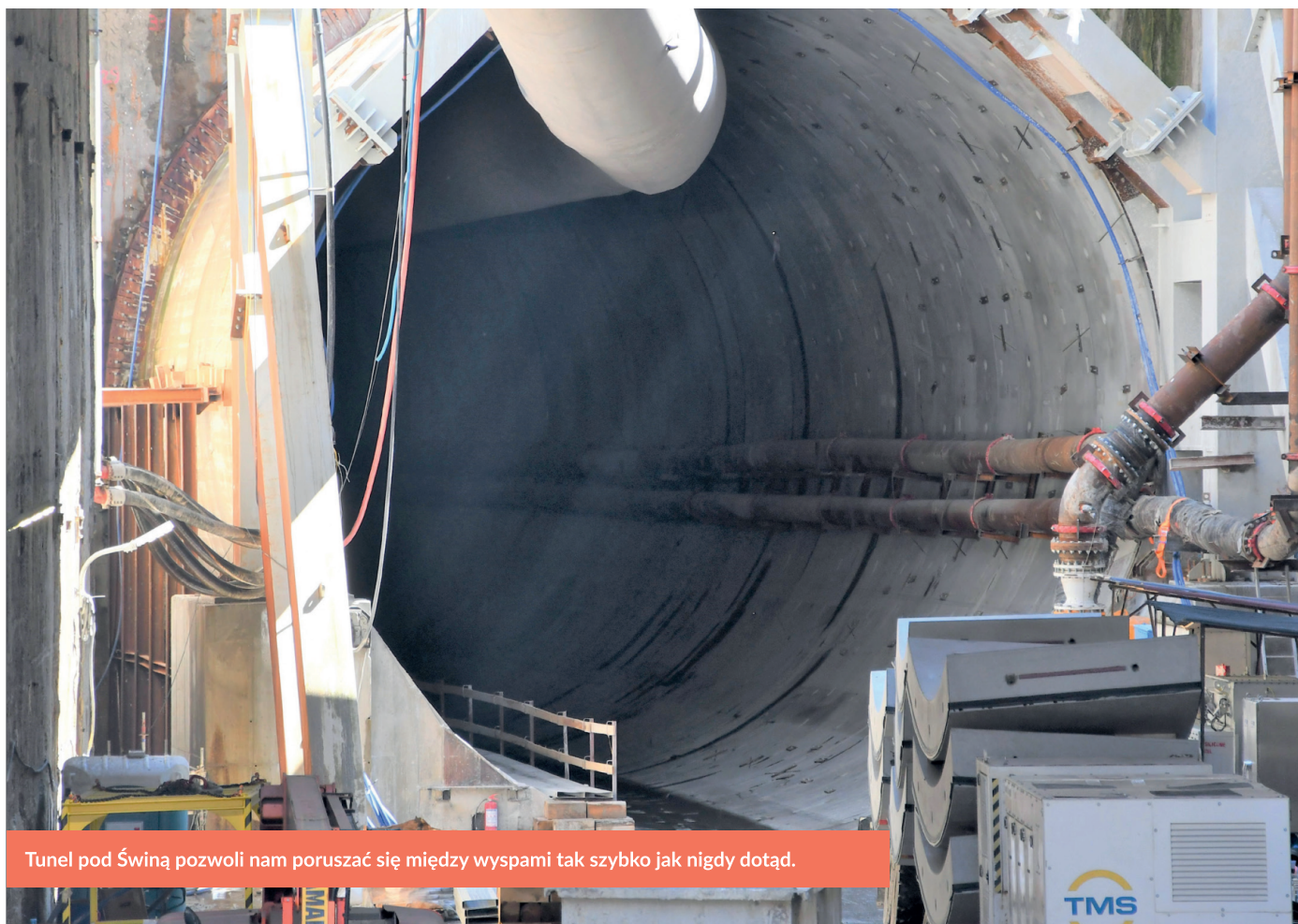
**05** Przykładem zarządzania miastem przyszłości jest **Hamburg**. Miasto chce do 2030 roku zwiększyć udział tras obsługiwanych przez pojazdy komunikacji publicznej z 22 do 30%.

**06** **Kopenhaga**. Według przeprowadzanych tam systematycznie pomiarów w 2016 roku po raz pierwszy liczba wjeżdżających do centrum miasta rowerów przewyższyła liczbę samochodów. W mieście wciąż powstają nowe trasy rowerowe, kładki i mosty, a codzienną drogę do pracy i szkoły rowerem pokonuje już **ponad 60% mieszkańców!**

**07** Istotnym rozwiązaniem pozwalającym na usankcjonowanie przywilejów dla transportu publicznego są **strefy czystego transportu**. Na terenie Europy znajduje się już **ponad 230 takich niskoemisyjnych stref**. To narzędzie pozwalające ograniczać ruch pojazdów w centrach miast, przy jednoczesnej zmianie charakteru tych obszarów na bardziej przyjazny mieszkańcom. Przykładem miasta, które z sukcesem wprowadziło **strefę czystego transportu, jest Berlin**. W strefie ustanowionej w 2008 roku, o powierzchni blisko 90 km<sup>2</sup>, obowiązuje zakaz ruchu bądź maksymalne ograniczenie dla samochodów ciężarowych i osobowych o napędzie diesel. Auta nieposiadające „zielonej naklejki” nie wjadą do centrum.



W 2016 roku po raz pierwszy liczba wjeżdżających do centrum Kopenhagi rowerów przewyższyła liczbę samochodów.



Tunel pod Świną pozwoli nam poruszać się między wyspami tak szybko jak nigdy dotąd.

## Jak jeździmy po Świnoujściu?

- Największy ruch rejestrujemy na ulicy Grunwaldzkiej (14,5 tys. pojazdów dziennie).
- Budowana teraz Obwodnica Wschodnia spowoduje, że mniej samochodów będzie musiało przejeżdżać przez centrum Świnoujścia.
- Opracowany w 2018 roku model ruchu wraz z prognozami wskazuje, że dzięki prowadzonym obecnie inwestycjom w najbliższym czasie nie ma zagrożenia, aby ulice nie były w stanie udźwignąć prognozowanego natężenia ruchu.
- W najbliższych latach czeka nas przełom w organizacji ruchu. Uruchomiony zostanie inteligentny system ITS sterujący ruchem drogowym, systemy parkingowe naprowadzające na wolne miejsca czy systemy wspierające komunikację zbiorową.

Specyficzne, wyspiarskie położenie ma największy wpływ na układ drogowy w Świnoujściu. „Kręgosłupem” tego układu są połączenia pomiędzy trzema zamieszkałymi wyspami. Z uwagi na istniejącą zabudowę

i powiązania z drogami wylotowymi układ drogowy Świnoujścia nie ulegnie zasadniczym zmianom. Zmiany polegać będą jedynie na modernizacji i przystosowaniu obecnego układu do wzrastających natężeń ru-

chu oraz na jego przekierowaniu z miejsc najbardziej obciążonych.





## Najważniejsze inwestycje drogowe

Najistotniejszymi zmianami, które w najbliższym czasie wpłyną na ruch drogowy w Świnoujściu są:

- **modernizacja połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin polegająca na zastąpieniu dwóch przepraw promowych (o przepustowości dobowej 8.500 pojazdów) przez budowany tunel pod Świną (o przepustowości dobowej 25.000 pojazdów),**
- **budowa drogi ekspresowej S3, która przejmie ruch ze starej drogi krajowej nr 3.**

Zmiany te będą miały wpływ na rozwój społeczno-gospodarczy miasta i niewątpliwie wpłyną na wzrost natężenia ruchu na ulicach. Obecnie liczba pojazdów przewożona przez przeprawy promowe oscyluje na granicy jej przepustowości. W dni szczytowe dochodzi do 8.100 pojazdów na dobę (ok. 550 pojazdów na godzinę).

Ulicami o największym aktualnie 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),**
- **11 Listopada na odcinku pomiędzy Szkolną i Matejki (średnio na dobę 14 tysięcy pojazdów, co w godzinie szczytu popołudniowego powoduje ruch do 870 pojazdów),**
- **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).**

Dla porównania w dużych miastach takich jak Szczecin czy Gdańsk natężenie ruchu na głównych ulicach wynosi od 25 do nawet 60 tysięcy pojazdów w ciągu doby.

Według wykonanych prognoz ruchu, zaraz po otwarciu tunelu średnie natężenie ruchu zwiększy się do ok. 9.050 pojazdów na dobę.

Prognozuje się, że po 5 latach funkcjonowania stałego połączenia będzie to ok. 10.600 pojazdów na dobę, po 10 latach ok. 12.000 pojazdów na dobę, a po 20 latach przekroczy 14.000 pojazdów na dobę.

**Pozostawiając sieć drogową Świnoujścia bez żadnych zmian, wzrost ten spowodowałby, że ruch na najbardziej obciążonych ulicach (Grunwaldzka, 11 Listopada i Wojska Polskiego) wzrósłby do 27.000 pojazdów na dobę (ok. 1.650 pojazdów w godzinie szczytu).**

O ile dla ruchu na prostym odcinku drogi taka wartość nie jest istotnym problemem (graniczna przepustowość drogi jednojezdniowej dwukierunkowej wynosi 2800 pojazdów na godzinę), to na skrzyżowaniach i węzłach

w mieście może powodować duże utrudnienia z włączeniem się do ruchu pojazdów z dróg podporządkowanych i występowaniem dużego ruchu pieszych oraz rowerzystów.

Dlatego niezależnie od wyboru scenariusza rozwoju komunikacyjnego w mieście, niezbędne jest podjęcie działań zmierzających do zminimalizowania wzrostu natężenia ruchu w najbardziej obciążonych elementach układu drogowego.



## W taki sposób walczymy z korkami

Miasto Świnoujście od wielu lat prowadzi działania zmierzające do rozładowania potencjalnych zatorów komunikacyjnych poprzez realizację inwestycji drogowych usprawniających przepustowość skrzyżowań, a także zmierzających do odciążenia niektórych ulic poprzez tzw. rozproszenie ruchu drogowego. W zakresie zwiększenia przepustowości skrzyżowań m.in.:

- **przebudowano i przeprogramowano sygnalizację świetlną w ciągu ulicy 11 Listopada przy skrzyżowaniach z Grunwaldzką, Szkolną i Matejki oraz przebudowano skrzyżowanie ulicy 11 Listopada z Moniuszki,**
- **na skrzyżowaniach ulicy 11 Listopada z Grunwaldzką i 11 Listopada z Moniuszki zastosowano sygnalizację acykliczną z detektorami ruchu, która poprawia płynność ruchu. Program steruje ruchem w zależności od panujących warunków na wlotach skrzyżowania,**
- **rozpoczęto przebudowę ulicy Grunwaldzkiej, w ramach której nastąpi również przebudowa skrzyżowania ulicy Grunwaldzkiej z ulicą Nowokarsiborską, zwiększona zostanie przepustowość poprzez wybudowanie dodatkowych pasów ruchu i sygnalizacji dostosowującej się do zmienności ruchu na drodze.**

**W zakresie inwestycji związanych z rozproszeniem ruchu obecnie budowana jest Obwodnica Wschodnia,** która przejmie część ruchu do centrum i w przyszłości do Dzielnicy Nadmorskiej. Tym samym odciąży ulicę Grunwaldzką. Na końcowym etapie projektowania jest rozbudowa ulicy Jachtowej o nowy odcinek, który pozwoli odciążyć dojazd do tej części miasta oraz zmniejszyć ruch na ulicach: Moniuszki, Matejki, Krzywoustego i Chrobrego

(przecinającej zabytkowy Park Zdrojowy). W najbliższych planach jest również rozbudowa ulicy Karsiborskiej. Chodzi o nowy odcinek łączący ją ze skrzyżowaniem ulic 11 Listopada i Grunwaldzką. To również przyczyni się do odciążenia ulicy Grunwaldzkiej i jej skrzyżowania z ulicą Nowokarsiborską.

Jest to bardzo ważne w kontekście przyszłego wzrostu natężenia ruchu na tej ulicy. Aby wzrost ten został ogra-

niczony, niezbędne jest rozproszenie ruchu wyjeżdżającego z tunelu i skierowanie go na: Obwodnicę Wschodnią (ruch do centrum i wschodniej części Dzielnicy Nadmorskiej), ulicę Karsiborską i 11 Listopada (ruch do części zachodniej miasta i Dzielnicy Nadmorskiej), ulicę Nowokarsiborską i Grunwaldzką (ruch tranzytowy do Niemiec).

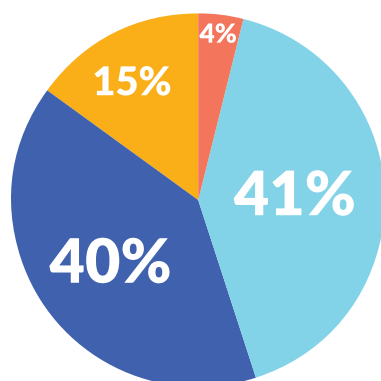
## Analiza ruchu

**Na podstawie powyższych założeń w 2018 roku został opracowany model ruchu, który pokazuje, że pomimo przewidywanego wzrostu ruchu, przy zrealizowaniu określonych zadań, sieć drogowa w Świnoujściu jest w stanie funkcjonować bez większych utrudnień. Nie ma zagrożenia, aby ulice nie mogły udźwignąć prognozowanego natężenia ruchu.**

Analizy wstępne były przeprowadzane na etapie studium wykonalności budowy tunelu w latach 2012-2015. Pomimo że liczba pojazdów przejeżdżająca tunelem

po 20 latach będzie wynosiła ponad 14.000 pojazdów nadobę (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



Samochód osobowy Pieszo Rower Transport zbiorowy



nie przekroczy 12 tysięcy pojazdów, co w godzinie szczytu popołudniowego powoduje ruch do 800 pojazdów).

Na ulicach 11 Listopada i Wojska Polskiego prognozuje się wzrost natężenia ruchu do ok. 20 tysięcy pojazdów, co w godzinie szczytu popołudniowego spowoduje ruch na poziomie 1.400 pojazdów.

**W wyniku wybudowania Obwodnicy Wschodniej oraz rozbudowy ulicy Karsiborskiej, prognozowany ruch na ulicy Grunwaldzkiej w kierunku centrum ulegnie zmniejszeniu o około 8 tysięcy pojazdów na dobę (w prognozie 20 lat po wybudowaniu tunelu).**

Z prognoz ruchu wynika, że za 20 lat najbardziej obciążonym w mieście odcinkiem

sieci drogowej (oczywiście poza drogą ekspresową S3) może być odcinek drogi krajowej nr 93, w ciągu którego budowany jest tunel łączący wyspy Uznam i Wolin.

## Przełom w organizacji ruchu drogowego

Przygotowując modernizację oraz rozwój sieci drogowej, Miasto stale pracuje nad zmniejszaniem i likwidowaniem negatywnych skutków spowodowanych wzrastającym ruchem drogowym. **W tym celu planowane**

**jest wprowadzenie dodatkowych narzędzi pozwalających zarządzać ruchem w mieście.**

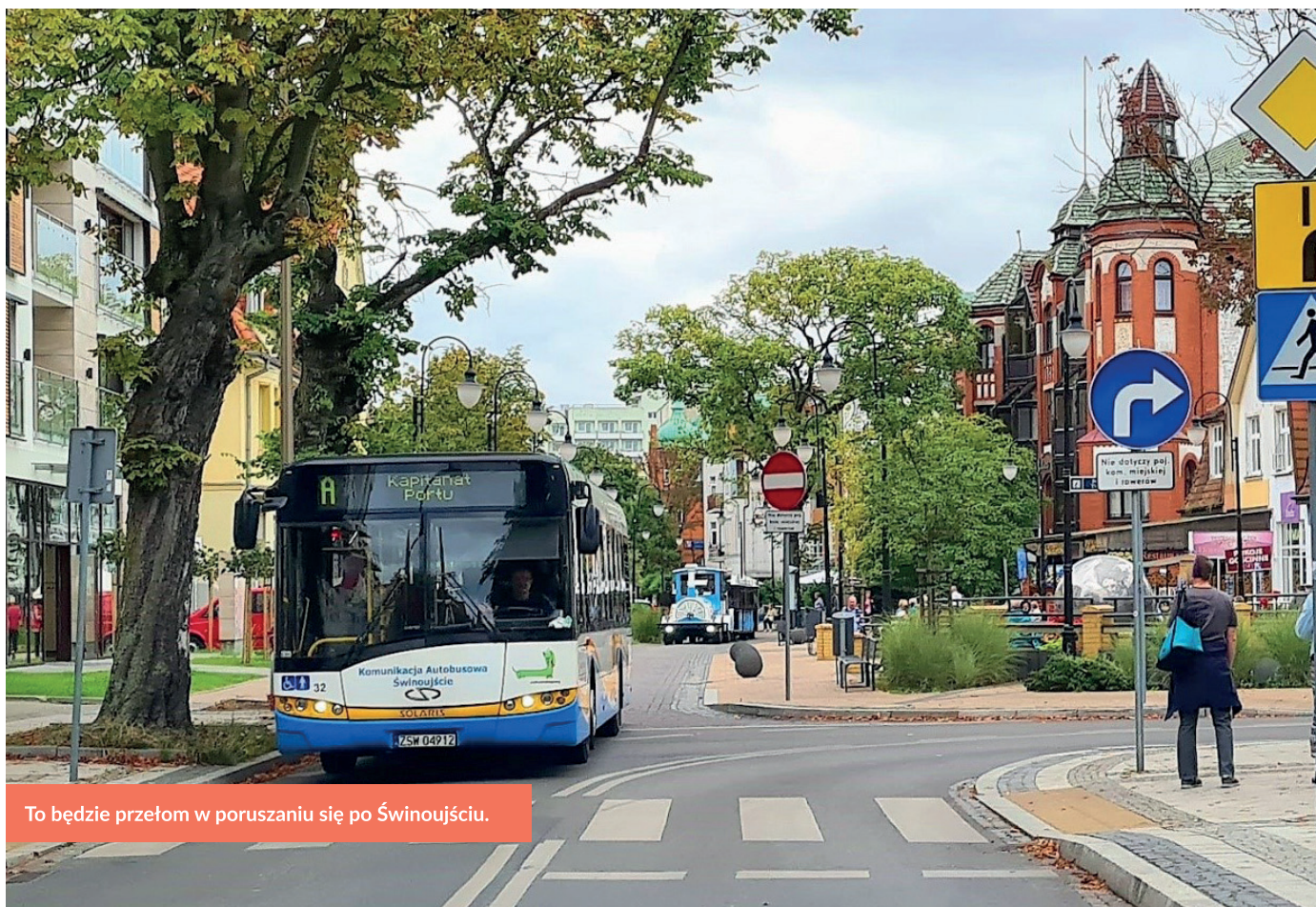
Trwają prace związane z budową systemu zarządzania ruchem. Systemu, który będzie uwzględniał wpływ tunelu pod Świną, drogę ekspresową

S3, ale i wykorzystywał istniejące już elementy zarządzania ruchem.



Nowy system zarządzania będzie składał się co najmniej z:

- **monitorowania i sterowania ruchem drogowym (m.in. automatyczne zbieranie danych o ruchu na drogach, zanieczyszczeniach komunikacyjnych i warunkach pogodowych, sterowanie sygnalizacjami świetlnymi, kierowanie aktualnych informacji do użytkowników poprzez tablice i znaki),**
- **zarządzania transportem zbiorowym wraz z aktualną informacją dla pasażerów (m.in. nadawanie priorytetów w ruchu pojazdom komunikacji zbiorowej oraz wyświetlanie bieżących informacji dla pasażerów),**
- **zarządzania parkingami wraz z informacją parkingową (m.in. aktualna informacja o wolnych miejscach postojowych).**



To będzie przełom w poruszaniu się po Świnoujściu.

**Ponadto zakłada się utworzenie tzw. centrum zarządzania ruchem, które będzie stanowić „serce” całego systemu.**

Planując modernizację i rozwój sieci drogowej, należy mieć na uwadze wiele czynników wpływających na ruch drogowy, jego natężenie oraz rozkład przestrzenny. Jednym

z istotniejszych jest rosnąca mobilność społeczeństwa, spowodowana coraz łatwiejszym dostępem do samochodów. Może to powodować negatywne skutki dla miasta lub niektórych jego obszarów, poprzez przeciążenia sieci drogowej (korki), wydłużenie czasu przejazdu, wzrost kosztów transportu i zużycia energii,

pogarszania jakości środowiska miejskiego, zwiększenia emisji zanieczyszczeń, wymuszenie przeznaczania dla ruchu i postoju pojazdów coraz większej ilości miejsca.

Dlatego tak ważne jest zrozumienie tych zagrożeń i zastosowanie mechanizmów wpływających na zachowania



wszystkich użytkowników systemu transportowego, które te zagrożenia zmniejszą. Szczególne znaczenie mają działania zmierzające do zmiany sposobu dojazdu i poruszania się po różnych obszarach

miasta zarówno mieszkańców, jak i odwiedzających nas gości. Trzeba pamiętać, że dojazdy samochodem są znacznie droższe dla pojedynczych użytkowników i najmniej efektywne z punktu widzenia całego sys-

temu transportowego.

**W trakcie trwających konsultacji społecznych chcemy wspólnie z mieszkańcami wypracować kierunek polityki transportowej. Przedstawione poniżej trzy scenariusze rozwoju komunikacji w mieście są bazą wyjściową do przyjęcia ostatecznych rozwiązań, które będą wdrażane w najbliższych latach. Oczywiście musimy mieć na uwadze ruch generowany przez mieszkańców realizujących swoje codzienne potrzeby życiowe, przedsiębiorców, jak również coraz liczniej odwiedzających nas turystów. Każdy z tych ruchów ma inną charakterystykę i potrzeby, ale w gruncie rzeczy są od siebie często zależne i z każdym z nich są związane duże korzyści, jak również negatywne oddziaływanie. Trzeba też pamiętać, że każda nowa infrastruktura generuje kolejny ruch. Stąd wybór przed nami trudny, ale konieczny.**



To od nas zależy, jak będzie wyglądała przyszłość Świnoujścia.

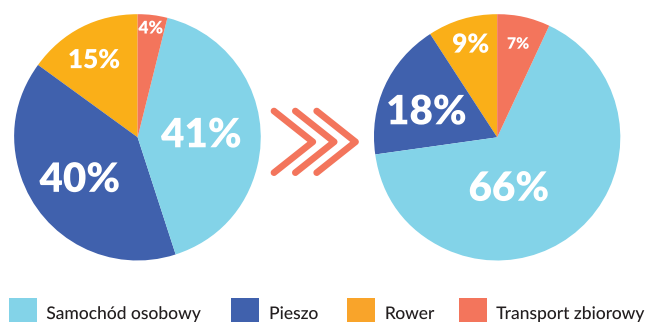


## Scenariusz zachowawczy

- Priorytet mają samochody osobowe.
- Nie ograniczamy ruchu samochodowego na ulicach.
- Nie zamykamy niektórych ulic dla aut.
- Wybudujemy obwodnicę zachodnią łączącą ul. Wojska Polskiego i ul. Grunwaldzką.
- Aby było gdzie parkować – planujemy budowę dodatkowych parkingów kubaturowych.

## Scenariusz zachowawczy – efekt?

- Mniej osób podróżuje rowerem i pieszo.
- Po otwarciu tunelu będzie nam się jeździło bardzo dobrze, ale z roku na rok będzie przybywało aut na ulicach.
- Bardziej zanieczyszczone powietrze.
- Większy ruch na ulicach – jest mniej przyjaźnie dla mieszkańców i mniej bezpiecznie.

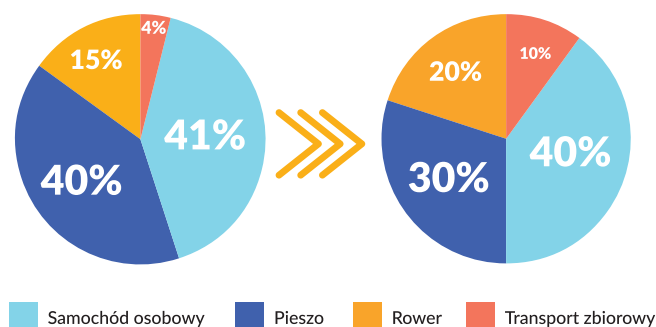


## Scenariusz zrównoważony

- Wprowadzamy strefy ograniczonego ruchu samochodowego, ale nie zamykamy ulic dla aut.
- Ograniczenia ruchu nie dotyczą komunikacji miejskiej.
- Budujemy Miejsca Obsługi Rowerów i rozwijamy sieć dróg rowerowych.
- Staramy się rozłożyć podróżę na równomierne wykorzystanie wszystkich środków transportu i sprzyjać bardziej tym ekologicznym.

## Scenariusz zrównoważony – efekt?

- Ruch samochodowy pozostaje na podobnym poziomie co dzisiaj.
- Więcej osób podróżuje komunikacją miejską i rowerem.
- Musimy jednak pogodzić się z ograniczeniami dla samochodów w niektórych strefach i mniejszą liczbą miejsc postojowych.

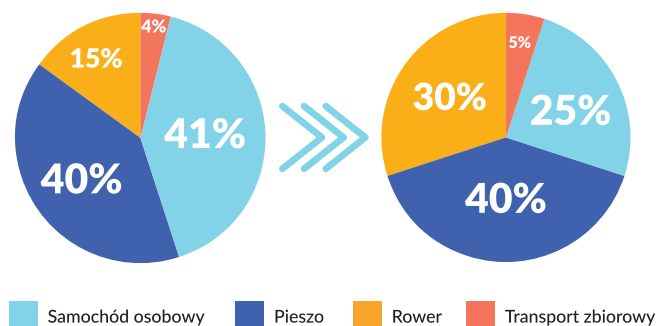


## Scenariusz zorientowany na mieszkańców

- Priorytet dla ruchu mieszkańców z ograniczeniami dla turystów.
- Ograniczenia wjazdu do Dzielnicy Nadmorskiej i Śródmieścia.
- Preferowany ruch jednokierunkowy na ulicach dojazdowych.
- Powstają ulice współdzielone (z rowerami i pieszymi) oraz strefy piesze.
- Budujemy Miejsca Obsługi Rowerów i rozwijamy sieć dróg rowerowych.

## Scenariusz zorientowany na mieszkańców – efekt?

- Poprawa jakości powietrza.
- Poprawa bezpieczeństwa.
- Lepszy stan zdrowia mieszkańców.
- Dzielnica Nadmorska i Śródmieście stają się atrakcyjniejsze dla mieszkańców i turystów.
- Mniejszy ruch samochodowy i w dłuższej perspektywie łatwiej się parkuje.
- Poprawa infrastruktury pieszo-rowerowej.



# Gdzie można wysłać uwagi w ramach konsultacji?

Wyślij je na specjalną skrzynkę mailową:  
[konsultacje@um.swinoujście.pl](mailto:konsultacje@um.swinoujście.pl)

lub włóż do niebieskiego pudełka z napisem „Konsultacje społeczne”. Znajduje się ono na parterze budynku Urzędu Miasta Świnoujście przy ulicy Wojska Polskiego 1/5.

## Zbieramy:

- uwagi,
- komentarze,
- pomysły,
- propozycje rozwiązań.

Więcej szczegółowych informacji znajdziesz na  
[www.swinoujście.pl](http://www.swinoujście.pl).

Dziękujemy za wszystkie dotychczas  
wysłane uwagi i pomysły!

