

Spis treści

Spis treści.....	1
1 Wprowadzenie.....	3
2 Analiza stanu istniejącego	4
2.1 Przeprawa promowa Świnoujście Warszów	4
2.2 Dworzec kolejowy	6
2.3 Obszar obsługi komunikacji autobusowej	6
2.3.1 Przystanek końcowy komunikacji miejskiej	6
2.3.2 Przystanek końcowy „busów” komunikacji regionalnej.....	7
2.3.3 Dworzec PKS	8
2.3.4 Obszar obsługi komunikacji autobusowej – podsumowanie.....	8
2.4 Miejsca parkingowe	9
3 Omówienie rozwiązań proponowanych w koncepcji.....	11
3.1 Przeprawa promowa Świnoujście-Warszów	11
3.1.1 Eliminacja „dzikiego” parkowania z rejonu ul. Nadbrzeżnej.....	11
3.1.2 Wprowadzenie przystanku autobusowego dla wysiadających	11
3.1.3 Reorganizacja obszaru oczekiwania na prom dla pasażerów pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów	11
3.2 Dworzec kolejowy	12
3.3 Rejon obsługi komunikacji autobusowej	13
3.3.1 Przebudowa ul. Dworcowej.....	13
3.3.2 Wariant 1 – realizacja wyłącznie na działce miejskiej.....	13
3.3.3 Wariant 2 – przebudowa całości obszaru obsługi komunikacji autobusowej.....	14
3.4 Miejsca parkingowe	15
3.4.1 Nowe parkingi P+R , Barlickiego	15
3.4.2 Miejsca parkingowe w rejonie budynku dworca PKP (przy ul. Dworcowej)	17
3.4.3 Miejsca parkingowe pomiędzy dwoma wjazdami na rampy promów Bielik	17
3.4.4 Podsumowanie – liczba miejsc parkingowych.....	17
3.5 Systemy elektroniczne integrujące węzeł	18

3.5.1	System informacji pasażerskiej	18
3.5.2	System zarządzania parkingiem P+R	18
3.5.3	System monitoringu wizyjnego	19

1 Wprowadzenie

Niniejsze opracowanie stanowi wstępną koncepcję przedsięwzięcia pn. „Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo – promowo – autobusowego w Świnoujściu”. Zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia, stanowiącym załącznik nr 2.1 do SIWZ, opracowanie obejmuje następujące zasadnicze elementy:

- budowę parkingu P&R (Park & Ride) oraz B&R (Bike & Ride) w rejonie położonym pomiędzy torami dworca kolejowego w Świnoujściu, ul. Barlickiego i ul. Okólną,
- przebudowę parkingów w rejonie ul. Dworcowej oraz zatoki postojowej przy ul. Nadbrzeżnej celem utworzenia parkingów K&R,
- przebudowę infrastruktury służącej komunikacji miejskiej – drogowej oraz służącej obsłudze pasażera,
- modernizację (przebudowę) ciągów jezdnych, pieszych i rowerowych będących konsekwencją zaprojektowanych rozwiązań służących obsłudze węzła przesiadkowego (parkingów, zatok itd.),
- instalację nowoczesnych systemów informujących o możliwych formach i kierunkach podróży.

2 Analiza stanu istniejącego

Rozważany obszar stanowi jeden z najważniejszych węzłów transportowych Świnoujścia.

Należy przy tym zwrócić uwagę na wyjątkowy układ przestrzenny miasta, którego centrum położone na wyspie Uznam nie posiada stałego lądowego połączenia z dzielnicami przemysłowymi i mieszkaniowymi zlokalizowanymi na wyspach Wolin i Karsibór. W mieście funkcjonują dwie przeprawy promowe:

- Przeprawa promowa Świnoujście Warszów (promy Bielik) koncentruje w sobie praktycznie całość przewozów pieszych, rowerzystów, oraz większą część lokalnego ruchu samochodów osobowych (mieszkańcy Świnoujścia) realizowanego pomiędzy oboma brzegami Świny
- Przeprawa promowa Świnoujście Centrum (promy Karsibór) stanowi ogólnodostępne połączenie obsługujące ruch wszystkich pojazdów kołowych (osobowych, ciężarowych i autobusów) pomiędzy wyspą Wolin i Uznam; z racji swojego odległego położenia oraz braku dostępu do przeprawy komunikacją publiczną od strony wyspy Uznam znaczenie tej przeprawy w obsłudze ruchu pieszych i rowerzystów jest marginalne.

W obszarze objętym opracowaniem koncentruje się więc praktycznie cały ruch pieszych i rowerzystów pomiędzy obiema częściami miasta, większa część lokalnego ruchu kołowego (tylko mieszkańcy Świnoujścia), a także praktycznie cały ruch osób korzystających z komunikacji publicznej (drogowej i kolejowej) zarówno w ruchu miejskim, jak i regionalnym i krajowym.

W obszarze objętym opracowaniem znajdują się następujące, zasadnicze elementy węzła transportowego:

- przeprawa promowa Świnoujście Warszów
- dworzec kolejowy
- obszar obsługi komunikacji autobusowej, obejmujący:
 - przystanek końcowy komunikacji miejskiej
 - przystanek „busów” komunikacji regionalnej
 - dworzec PKS
- częściowo nieuporządkowane i „dzikie” miejsca parkingowe, pełniące częściowo funkcję parkingu P+R

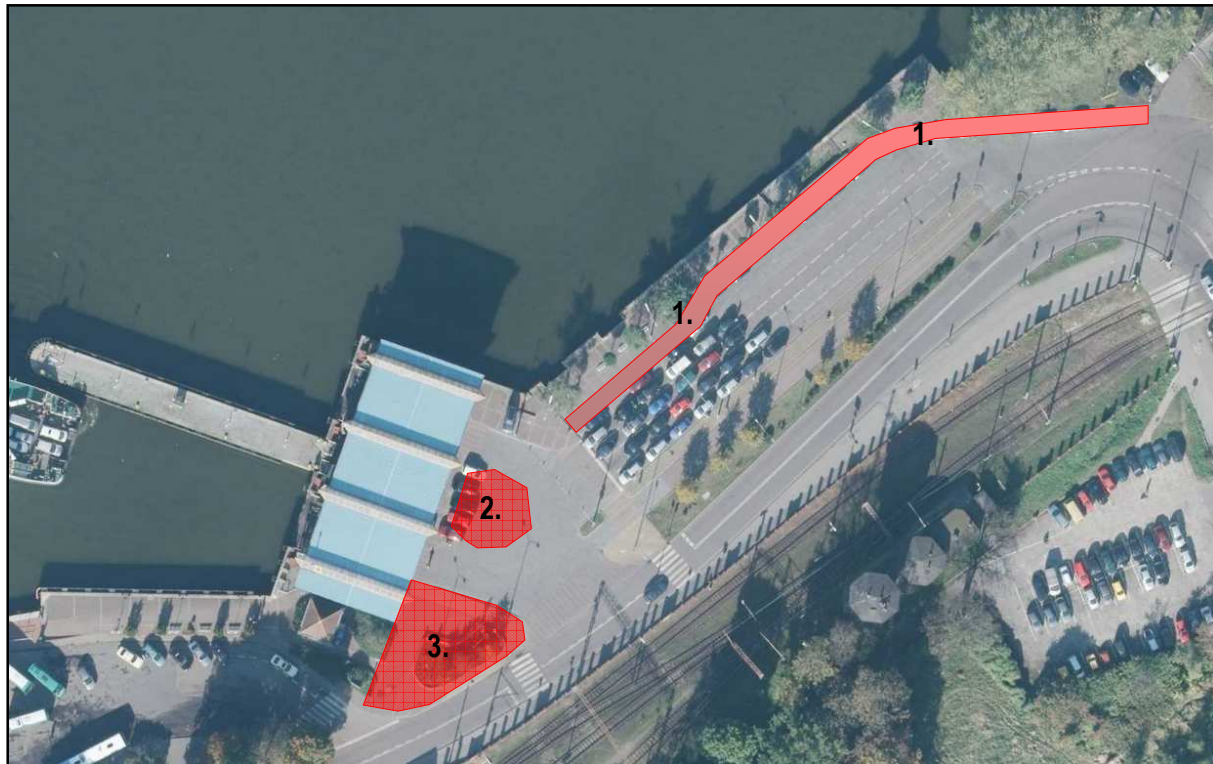
2.1 Przeprawa promowa Świnoujście Warszów

Połączenie promowe zapewniane jest przez promy Bielik, kursujące z częstotliwością 15-20 minutową, i o pojemności ok. 35 samochodów osobowych i dostawczych oraz do 700 osób (pieszych).

Infrastrukturę przystani stanowią dwa stanowiska promowe, obszar oczekiwania na zaokrętownie dla samochodów (4 równoległe pasy ruchu oraz dodatkowy, wydzielony pas dla pojazdów uprzywilejowanych) oraz obszary, na których na przyście promu oczekują piesi oraz rowerzyści/motorowerzyści/motocykliści.

W ramach przeprowadzonych wizji lokalnych oraz wstępnych analiz stwierdzono następujące deficyty istniejącej infrastruktury (obszary występowania deficytów wskazano na rysunku nr 1, oznaczenia na rysunku odpowiadają numeracji punktów):

1. „Dziki” parkowanie pojazdów wzdłuż ul. Nadbrzeżnej – pojazdy parkujące we wskazanym na rysunku obszarze często nie są w stanie wydostać się z zajmowanych miejsc w razie większej liczby pojazdów oczekujących na zaokrętownie na prom.
2. Miejsce oczekiwania rowerzystów/motorowerzystów/motocyklistów jest nieorganizowane, pozbawione jakiejkolwiek ochrony przed opadami atmosferycznymi i wiatrem, i zlokalizowane praktycznie na jezdni.
3. Miejsce oczekiwania pieszych na zaokrętownie jest nieorganizowane i pozbawione ochrony przed opadami i wiatrem.



Rysunek 1. Lądowa część Przeprawy Promowej Warszów oraz wskazane obszary deficytów

2.2 Dworzec kolejowy

Dworzec kolejowy stanowi główną stację kolejową obsługującą Świnoujście, i jest stacją końcową dla pociągów regionalnych, TLK, InterCity oraz Expres InterCity. Stacja charakteryzuje się znacznym sezonowym zróżnicowaniem przewozów pasażerskich, jak i znacznym sezonowym zróżnicowaniem oferty przewozowej. Zgodnie z rozkładem jazdy na rok 2016 liczba uruchamianych połączeń prezentuje się następująco:

Kategoria pociągów	poza sezonem	w sezonie letnim
Regio	9	9
TLK	1	5
InterCity	-	3
Ekspres InterCity	-	1

W rejonie dworca wskazać należy następujące deficyty:

1. Brak możliwości przejścia z peronów dworca (oraz z rejonu przeprawy/przystanków końcowych autobusów) w rejon ul. Okólnej
2. Przejście pomiędzy peronami 1 i 2 jedynie w poziomie torów. Powoduje to, że w razie ruchu pociągów po torze przy peronie 1 oraz po jednym z torów przy peronie 2, brak jest możliwości dostępu z budynku dworca na peron 2. O ile poza sezonem deficyt ten nie stanowi istotnego problemu, o tyle w sezonie letnim, przy znaczącym wzroście potoków pasażerskich, jest on już obecnie znaczącą niedogodnością. Analiza rozkładów jazdy wskazuje, że brak możliwości przejścia pomiędzy peronami występuje obecnie ok.22 razy dziennie ze względu na ruch pociągów pasażerskich. Do tego dodać należy ruch pociągów towarowych torem przy peronie 1 (jedyne połączenie kolejowe do Terminalu Promowego Świnoujście); oczekiwać należy, że ruch ten będzie wzrastać w związku z planowaną na terenie TPŚ obsługą kolejowo-drogowych przewozów intermodalnych, co oznaczać będzie dodatkowy ruch pociągów towarowych.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę na fakt, że wspomniany deficyt stanowić będzie istotną przeszkodę w ruchu pieszych z dworca/promu do planowanych w ramach niniejszej koncepcji parkingów P+R

2.3 Obszar obsługi komunikacji autobusowej

2.3.1 Przystanek końcowy komunikacji miejskiej

Przystanek końcowy komunikacji miejskiej obsługuje obecnie trzy linie autobusowe:

- nr 5 do Karsiborza (do 15 kursów dziennie, co ok. 50 minut)
- nr 7 do Przytoru (do 15 kursów dziennie, co ok. 50 minut)
- nr 10 do Międzyzdrojów (do 15 kursów dziennie, co ok. 50 minut)

W sezonie letnim uruchamiana bywa dodatkowa linia komunikacji miejskiej w rejon plaży na Warszawie i Fortu Gerharda

Wszystkie linie wyruszające z tego przystanku mają specyficzny charakter zbliżony do linii podmiejskich – cechują się niewielką częstotliwością kursowania (co ok. 50-60 minut) oraz stosunkowo niewielkimi potokami podróżnych (z wyjątkiem linii do Międzyzdrojów, znacznie obciążonej w sezonie letnim). Linie obsługiwane są typowym miejskim taborem autobusowym (autobusy 10-12-to metrowe).

Obecnie przystanek wyposażony jest w wiatę przystankową oraz obiekt dyspozytorski/kasy biletowej, który również stanowi pomieszczenie, w którym kierowcy autobusów mogą spędzać czas przerw w pracy.

Informację pasażerską zapewniają standardowe tabliczki przystankowe, możliwe jest również zasięgnięcie informacji u dyspozytora.

Na terenie przystanku końcowego znajdują się miejsca postojowe dla autobusów aktualnie nie kursujących. Teren ten dzielony jest również z dwoma przewoźnikami „busowymi” oraz z postojem taksówek.

2.3.2 Przystanek końcowy „busów” komunikacji regionalnej

Przystanek ten współdzieli obszar z przystankiem komunikacji miejskiej.

Obecnie tzw. „busy” – czyli niewielkie autobusy o pojemności ok. 20 osób, stanowią jeden z najważniejszych środków komunikacji publicznej o zasięgu regionalnym wyruszający ze Świnoujścia. Obecnie z przystanku korzysta dwóch przewoźników (firmy Emilbus i Jomsborg) zapewniając połączenia do Szczecina oraz Kamienia Pomorskiego. Dobowa liczba odjazdów prezentuje się następująco:

Nazwa przewoźnika	Relacja	Liczba kursów
Emilbus	Szczecin	16
	Kamień Pomorski	28
Jomsborg	Szczecin	15
	Razem:	59

Obecnie infrastruktura służąca obsłudze pasażerów zredukowana jest do minimum. Brak jest zarówno odpowiednio wykonanych przystanków (peronów przystankowych), jak i wiat przystankowych oraz kasy (bilety sprzedają kierowcy). Brak jest również zaplecza socjalnego dla kierowców.

Uwaga: dodatkowy przewoźnik (firma Wolin-Bus) świadczy usługi przewozowe o podobnym charakterze korzystając z dworca PKS.

2.3.3 Dworzec PKS

Obecnie z dworca PKS wykonywane są kursy o charakterze regionalnym i dalekobieżnym.

Z dworca kursy regionalne wykonuje PKS Kamień Pomorski oraz firma Wolin-Bus.

Kursy dalekobieżne wykonuje PKS Kamień Pomorski oraz inne firmy.

Łącznie dziennie wykonywane jest do ok. 15 kursów regionalnych i do 4 kursów dalekobieżnych.

Infrastrukturę stanowią dwa stanowiska przystankowe (brak jest wiat chroniących przed deszczem i wiatrem) oraz niewielkie pomieszczenie w budynku dworca PKS (poczekalnia oraz kasa). Większa część obiektu dworca wynajęta jest pod funkcje gastronomiczne.

Na terenie dworca znajduje się znaczna powierzchnia z utwardzoną nawierzchnią stanowiącą stanowiska postojowe dla autobusów (ok. 12-14 stanowisk; z powodu braku oznakowania poziomego liczbę oszacowano na podstawie powierzchni placu). Powierzchnia ta wykorzystywana jest w niewielkim stopniu.

2.3.4 Obszar obsługi komunikacji autobusowej – podsumowanie

Obszar obsługi komunikacji autobusowej pierwotnie zaprojektowany został jako jedna przestrzeń, z wydzieloną częścią obsługi przewozów regionalnych i dalekobieżnych oraz przewozów miejskich. Kształt obszaru dopasowany został do ówczesnej organizacji przeprawy przez Świnę (promy samochodowe typu Wolin i promy pasażerskie typu Fafik) – przystanek dla wysiadających posiadał wówczas optymalną lokalizację względem stanowiska promu pasażerskiego.

Obecnie obszar ten jest podzielony na dwie części:

- mniejszą i o mniej korzystnym kształcie, intensywnie eksploatowaną część „miejską” (obsługującą ok. 105 odjazdów autobusów dziennie); w części tej dodatkowo zlokalizowany jest postój taksówek
- większą i o bardziej korzystnym kształcie, wykorzystywaną w niewielkim stopniu część „regionalną” (do ok. 20 odjazdów dziennie).

Obszar ten cechują następujące, zasadnicze deficyty:

- bardzo skąpa infrastruktura obsługi pasażera: brak stanowisk dla busów, brak kas głównych przewoźników „busowych”, brak odpowiedniego dworca do obsługi kursów dalekobieżnych, jedynie pojedyncza wiat przystankowa w części miejskiej

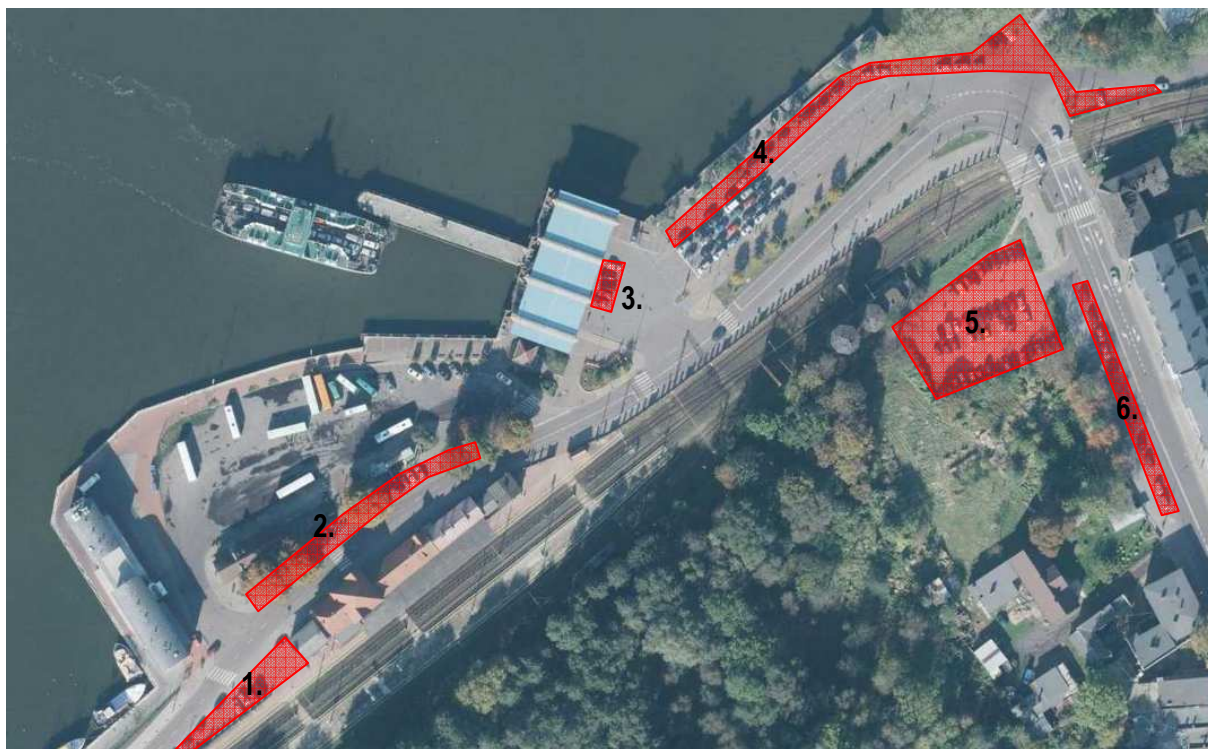
- wyłącznie podstawowa informacja pasażerska w postaci tabliczek z rozkładem jazdy;
- w przypadku kursów regionalnych i dalekobieżnych brak jest możliwości uzyskania całościowego rozkładu jazdy (odjazdów/przyjazdów) z powodu podziału obszaru obsługi autobusów na dwie części będące formalnie dwoma oddzielnymi przystankami,
- nieczytelna organizacja obsługi pasażera (zwłaszcza obsługa pasażerów busów „na placu”)

2.4 Miejsca parkingowe

W obszarze objętym opracowaniem znajduje się znaczna liczba miejsc parkingowych – czy to uporządkowanych, czy też wykorzystywanych „na dziko”.

Bilans miejsc przedstawia następująca tabela

Lp./oznaczenie na rysunku 2	Lokalizacja	Liczba miejsc postojowych	Uwagi
1	„trójkątny” obszar i zatoka przy ul. Dworcowej, za budynkiem dworca PKP,	ok. 12	częściowo dawny postój taxi
2.	Przy ul. Dworcowej, na wprost głównego wejścia do budynku dworca PKP	9 i ok. 5 na chodniku	parkowanie na chodniku wbrew przepisom
3.	po między dwoma wjazdami na rampy promów Bielik	5	postój do 15 minut
4.	zatoka i chodnik wzdłuż ul. Nadbrzeżnej od strony Świny, obszar przy ul. Bunkrowej tuż przy przejeździe kolejowym	ok. 30	parkowanie niezgodne z przepisami
5.	parking pełniący funkcję parkingu P+R, przy ul. Barlickiego	48	
6.	zatoka wzdłuż ul. Barlickiego	ok. 14	
	Razem (wszystkie miejsca):	ok. 123	
	Razem (z wyłączeniem miejsc, na których parkowanie jest niezgodne z przepisami)	ok. 88	



Rysunek 2. Funkcjonujące parkingi i inne miejsca parkowania w rejonie objętym opracowaniem

Analiza liczby miejsc parkingowych w obszarze objętym opracowaniem wskazuje na następujące deficyty:

1. Brak podziału miejsc parkingowych według funkcji – brak wydzielonych miejsc K&R, brak wydzielonego parkingu P+R
2. Brak metod sterowania wykorzystaniem parkingów w postaci ograniczonych czasów dozwolonego postoju, opłat parkingowych itp.
3. Wykorzystywanie do parkowania miejsc niedozwolonych świadczy o deficycie miejsc parkingowych oraz o istnieniu obszarów pozbawionych istotnych funkcji, które mogą pełnić rolę niedozwolonych miejsc parkingowych.
4. Istotny deficyt miejsc parkingowych widoczny jest w szczególności w rejonie budynku dworca PKP, gdzie nieliczne miejsca parkingowe pełnią faktyczną rolę miejsc P+R i częstokroć zajmowane są przez pojazdy na wielogodzinne okresy.

3 Omówienie rozwiązań proponowanych w koncepcji

Przedstawione we wstępnej koncepcji rozwiązania projektowe stanowią próbę rozwiązania deficytów określonych w opisie przedmiotu zamówienia oraz z analizie przedstawionej w rozdziale 2 niniejszej koncepcji. Stanowią one także próbę stworzenia zintegrowanego, kompaktowego węzła transportu publicznego i indywidualnego w taki sposób, by możliwie optymalnie wykorzystać niewielki dostępny obszar.

3.1 Przeprowa promowa Świnoujście-Warszów

3.1.1 Eliminacja „dzikiego” parkowania z rejonu ul. Nadbrzeżnej

Celem wyeliminowania „dzikiego” parkowania pojazdów w rejonie ul. Nadbrzeżnej proponuje się dokonanie następujących zmian w organizacji ruchu:

1. „Odgięcia” układu pasów oczekiwania na zaokrętownie tak, by zatoka postojowa wykorzystywana obecnie jako „dziki” parking nie mogła już być wykorzystywana w ten sposób.
2. Zbliżonego w formie „odgięcia” pasa oczekiwania na zaokrętownie dla pojazdów uprzywilejowanych, jednak w ten sposób, by na ok. 2/3 swej długości był on oddzielony od pozostałych pasów oczekiwania „wysepką”. Ma to zapobiec ew. pomyłkom i zajmowaniu tego pasa przez kierowców bez stosownych uprawnień.

3.1.2 Wprowadzenie przystanku autobusowego dla wysiadających

W wyniku przesunięcia w/w pasów możliwe stało się wyłonienie przestrzeni dla 8-9 stanowisk przystankowych dla pasażerów wysiadających. Stanowiska te położone są wzdłuż ul. Dworcowej, w rejonie pasów oczekiwania na zaokrętownie. Lokalizacja taka odpowiada głównemu strumieniowi ruchu pasażerów autobusów, tj. na prom. Rozwiązanie to, ze względu na długość peronu przystankowego, umożliwia również obsługę autokarów turystycznych, których pasażerowie udawać się będą na prom pieszo. W toku dalszych prac koncepcyjnych, w związku z bardzo krótkimi czasami obsługi pasażerów wysiadających, proponuje się również rozważyć możliwość korzystania z projektowanych stanowisk jako stanowisk K&R, z dopuszczalnym czasem postoju nie przekraczającym jednej minuty.

3.1.3 Reorganizacja obszaru oczekiwania na prom dla pasażerów pieszych, rowerzystów, motorowerzystów i motocyklistów

Proponuje się wprowadzenie zadaszeń/wiat zaprojektowanych według indywidualnego projektu i spójnych w pozostałymi zadaszeniami na terenie węzła. W rejonie przeprawy promowej stosowne zadaszania proponuje się wykonać:

- w rejonie projektowanego przystanku autobusowego dla wysiadających
- w rejonie placu na którym obecnie koncentrują się piesi oczekujący na wejście na prom (pomiędzy wyjściem z promu a rejonem obsługi komunikacji autobusowej i dworcem PKP)

Dodatkowo na placu, w rejonie zajęтым obecnie przez kwietniki, planuje się lokalizację kubaturowego obiektu z przeznaczeniem na punkt informacji turystycznej

3.2 Dworzec kolejowy

Choć obszar dworca PKP zasadniczo leży poza zakresem niniejszej koncepcji, przewiduje się lokalizację przejścia przez tory łączącego rejon przeprawy promowej i rejon obsługi komunikacji autobusowej z planowanymi parkingami P+R zlokalizowanymi w rejonie ul. Okólnej.

Zgodnie z OPZ przejście takie należy zaprojektować w poziomie torów. Planuje się lokalizację nowego przejścia przez wszystkie tory, zlokalizowanego możliwie najbliżej przeprawy promowej tak, by skrócić drogę dojścia z promu do parkingu P+R, ale również w celu jak najmniejszej ingerencji w krawędź peronu 2 przy torze 2 (najdłuższa krawędź peronowa stacji, dodatkowo jedyna pozbawiona obniżień wynikających z istnienia przejść przez tory 1 i 3). Przebieg planowanego przejścia zawiera rysunek koncepcji.

Realizacja przejścia wymagać będzie nieznacznych przebudów peronów 1 i 2 (wprowadzenie odpowiednich obniżień), a także przebudowę systemów SRK nastawni SiB celem uwzględnienia w nich dodatkowych rogatk.

Jednakże w związku:

- ze zwiększającym się ruchem pociągów pasażerskich,
- z ruchem pociągów towarowych z/na promy kolejowe odchodzące w kierunku Ystad (cały ten ruch odbywa się przez tor 3 przy peronie 1),
- z planowanym wprowadzeniem kolejowo-drogowo-promowych połączeń intermodalnych (przeładunek naczep z/na wagony kolejowe odbywać się będzie na terenie Terminalu Promowego), przy czym wagony na teren terminalu wtaczane będą również przez tor 3 przy peronie 1

spodziewać się należy narastających trudności w dostępie do peronu 2 dworca, a także w ruchu pieszych pomiędzy parkingami P+R a pozostałymi elementami węzła transportowego. Dlatego w koncepcji proponuje się również wstępne rozważenie (jako kolejnego etapu) budowy kładki nad wszystkimi torami dworca.

3.3 Rejon obsługi komunikacji autobusowej

3.3.1 Przebudowa ul. Dworcowej

Niezależnie od wybranego wariantu realizacji przebudowy rejonu obsługi komunikacji autobusowej, planuje się przebudowę ul. Dworcowej. Celem tej przebudowy jest uspokojenie ruchu w rejonie pomiędzy Portem Rybackim a wjazdem na prom, czyli w rejonie cechującym się bardzo dużym natężeniem ruchu pieszych.

Planowana przebudowa polegać będzie na:

- zmianie szerokości jezdni z 7,0 m na 6,0 m
- wymianie nawierzchni asfaltowej na nawierzchnię z kostki brukowej
- wprowadzeniu ograniczenia prędkości do 30 km/h

3.3.2 Wariant 1 – realizacja wyłącznie na działce miejskiej

W opinii autorów koncepcji wariant ten potraktować należy jako przejściowy. Jego realizacja nie rozwiązuje bowiem zasadniczych deficytów, polegających na nikłym wykorzystaniu części zarządzanej przez PKS oraz formalnym istnieniu dwóch niezależnych przystanków (o dwóch różnych nazwach) w fizycznie tym samym obszarze, co uniemożliwia stworzenie kompletnego systemu informacji pasażerskiej.

Stąd planowana dla tego wariantu przebudowa zaplanowana została tak, by mogła stanowić pierwszy etap całkowitej przebudowy rejonu obsługi komunikacji autobusowej.

W ramach wariantu 1 planuje się:

- rozbiórkę istniejącego kiosku, wiaty oraz dyspozytorni
- zmianę kształtu wyspy przystankowej tak, by wyprostować linię krawędzi peronu przystankowego oraz zwiększyć powierzchnie wyspy w miejscu największego ruchu pieszych
- wymianę nawierzchni drogowej w obszarze objętym przebudową,

W dziedzinie organizacji obsługi pasażera proponuje się:

- pozostawieniu układu miejsc postojowych dla autobusów i busów zbliżonego do obecnego, tj. 3 miejsca postojowe dla autobusów miejskich o długości do 12 m i 4 miejsca postojowe dla busów o długości od 8 do 10 m
- obsługę pasażerów wsiadających przy peronie przystankowym przebudowanej wyspy,
- obsługę pasażerów wsiadających busów z peronów zlokalizowanych przy bulwarze
- obsługę pasażerów wysiadających na przystanku dla pasażerów wysiadających zlokalizowanym przy wjeździe na prom (opisanego w rozdziale 3.1.2),

- reorganizację postoju taxi w sposób umożliwiający lepsze kolejkowanie się taksówek(zmniejszenie liczby miejsc postojowych do 3 szt.)

Proponuje się lokalizację na obszarze wyspy obiektu dyspozytorni wraz z częścią socjalną dla kierowców, a także punktu usługowo-handlowego (kiosku).

Proponuje się wykonanie indywidualnego zadaszania obszaru nad peronem przystankowym, zapewniającego pasażerom ochronę przed wpływem opadów atmosferycznych i wiatru.

Kwestię informacji pasażerskiej omówiono w dalszym rozdziale.

3.3.3 Wariant 2 – przebudowa całości obszaru obsługi komunikacji autobusowej

W wariantcie tym, proponowanym jako docelowy, proponuje się zmianę zagospodarowania obu obszarów – zarządzanego obecnie przez Miasto Świnoujście i zarządzanego obecnie przez PKS w jeden zintegrowany dworzec autobusowy obsługujący wszystkie rodzaje komunikacji autobusowej (tj autobusy miejskie, busy, autobusy regionalne i dalekobieżne), a także taksówki.

W tym celu planuje się:

- rozbiórkę obecnie istniejących obiektów kubaturowych, tj.: dworca PKS (baru), kiosku, wiaty przystankowej, i dyspozytorni
- utworzenie nowego wjazdu na teren portu rybackiego, wraz z częściową zmianą przebiegu granicy pomiędzy portem rybackim a obszarem obsługi komunikacji autobusowej – działanie to ma na celu zapewnienie odpowiedniego dojazdu do chłodni portu rybackiego,
- utworzenie 11 lub 12 uniwersalnych stanowisk postojowych dla autobusów miejskich, busów i autobusów dalekobieżnych, przy czym stanowiska te lokalizowane będą przy ogrodzeniu portu rybackiego; pomiędzy dwoma stanowiskami planuje się wydzielenie trójkątnej „wysepki”, na której zlokalizować będzie można urządzenia do ładowania akumulatorów autobusów elektrycznych i/lub urządzenia do obsługi autobusów dalekobieżnych (czyszczenie toalet, zdawanie śmieci itp.),
- obsługę pasażerów wysiadających na przystanku dla pasażerów wysiadających zlokalizowanym przy wjeździe na prom (opisanego w rozdziale 3.1.2),
- utworzenie nowego wjazdu na teren obszaru z ul. Dworcowej,
- utworzenie czterech stanowisk przystankowych (peronów) – trzech przystosowanych do obsługi komunikacji miejskiej i regionalnej, oraz jednego optymalizowanego pod kątem obsługi autobusów dalekobieżnych (szerszy peron zapewniający lepszy dostęp do bagażników autobusu),
- wymianę nawierzchni drogowych na kostkę betonową,

- w związku z redukcją powierzchni niezbędnej na nawierzchnie drogowe – stworzenie szerokiego, bulwarowego nabrzeża z reprezentacyjną nawierzchnią.

Proponuje się wykonanie indywidualnego zadaszenia obszaru nad peronem przystankowym, zapewniającego pasażerom ochronę przed wpływem opadów atmosferycznych i wiatru.

Kwestię informacji pasażerskiej omówiono w dalszym rozdziale.

3.4 Miejsca parkingowe

3.4.1 Nowe parkingi P+R , Barlickiego

Planuje się lokalizację parkingów park&ride w rejonie zgodnym z sugestiami OPZ.

	Parking naziemny	Garażowiec
Liczba miejsc dla sam. osobowych	99	84
Liczba miejsc dla niepełnosprawnych	12	9
Liczba miejsc dla autobusów	8	-

Planuje się wykonanie parkingów z drogami komunikacyjnymi z kostki betonowej, a nawierzchniami miejsc postojowych – ażurowymi.

Planuje się nasadzenia specjalnie prowadzonych drzew pomiędzy miejscami postojowymi, celem zacienienia stanowisk postojowych. Przykładowe rozwiązania tego typu prezentują fotografie 1 i 2.

Dobór odpowiednich gatunków drzew i rozwiązań technicznych – na dalszym etapie projektowania.



Fot. 1. Przykład zadrzewionego parkingu



Fot. 2. Przykład zadrzewionego parkingu

W rejonie parkingu (parkingów) P+R przewiduje się lokalizację wiaty na rowery, zlokalizowanej możliwie blisko planowanego przejścia przez tory. W zależności od potrzeb przewidzieć należy również rezerwę dla wypożyczalni rowerów.

Lokalizację i liczbę miejsc ładowania samochodów elektrycznych ustalić należy na dalszym etapie prac projektowych. Podobnie na dalszym etapie prac należy ustalić sposób funkcjonowania systemu załączania zasilania gniazd ładujących oraz poboru opłat za ładowanie.

3.4.2 Miejsca parkingowe w rejonie budynku dworca PKP (przy ul. Dworcowej)

Proponuje się pozostawienie miejsc parkingowych w rejonie portu rybackiego oraz w rejonie głównego wejścia do budynku dworca. Miejsca te przeznaczone będą do parkowania krótkoterminowego, jednak w związku ze specyfiką obsługi kolei (długie trasy pokonywane przez odprowadzających itp.) proponuje się, by w drodze dyskusji na dalszym etapie prac ustalić długość okresu dozwolonego darmowego postoju. Szacunkowa liczba miejsc postojowych w rejonie dworca PKP – ok. 14, w tym 1 miejsce dla niepełnosprawnych.

3.4.3 Miejsca parkingowe pomiędzy dwoma wjazdami na rampy promów Bielik

Proponuje się lokalizację 8 miejsc postojowych w systemie K+R (tzn. z dozwolonym postojem do 15 minut).

3.4.4 Podsumowanie – liczba miejsc parkingowych

Liczba miejsc dla sam. osobowych P+R	104
Liczba miejsc dla sam. osobowych K&R do 15 minut	16
Liczba miejsc dla niepełnosprawnych	13
Liczba miejsc dla busów P+R	4
Liczba miejsc dla autobusów P+R	11
Liczba miejsc postojowych dla taxi	3
Liczba miejsc dla sam. osobowych w budynku garażowca	84
Liczba miejsc dla niepełnosprawnych w budynku garażowca	9

3.5 Systemy elektroniczne integrujące węzeł

3.5.1 System informacji pasażerskiej

Na obecnym etapie koncepcji, wobec braku szczegółowej wiedzy nt. prac prowadzonych przez Miasto Świnoujście, nie jest możliwe szczegółowe zdefiniowanie systemów informacji pasażerskiej. Tym niemniej możliwe jest zawarcie pewnych sugestii.

1. System informacji pasażerskiej obszaru obsługi komunikacji autobusowej

Proponuje się stworzenie zintegrowanego systemu elektronicznej informacji pasażerskiej w formie elektronicznych tablic umieszczonych:

- na peronach przystankowych
- tablice zbiorczej/tablic zbiorczych na budynku dyspozytorni, widocznej/widocznych z całej powierzchni obszaru obsługi komunikacji autobusowej
- tablice zbiorczej przyjazdów i odjazdów umieszczonej przy wyjściu pasażerskim z promu, czytelnej dla pieszych opuszczających prom
- tablice zbiorczej przyjazdów i odjazdów umieszczonej przy przejściu przez tory od strony parkingu P+R,
- tablice zbiorczej przyjazdów umieszczonej na przystanku dla wysiadających

System ten powinien być zarządzany przez podmiot zarządzający obszarem obsługi komunikacji autobusowej (np. KA Świnoujście), i powinien być w miarę możliwości zintegrowany z systemami przewoźników, zapewniając im dostęp pozwalający na edycję danych ich dotyczących.

Zwrócić należy również uwagę na stworzenie czytelnego i możliwie jednolitego wizualnie systemu informacji w postaci drukowanych tablic przystankowych i zbiorczych tablic odjazdów/przyjazdów

3.5.2 System zarządzania parkingiem P+R

Proponuje się zastosowanie standardowego systemu zarządzania parkingiem, znanego z lotnisk, centrów handlowych itp., opartego o jednorazowe karty magnetyczne. W standardowej procedurze kierowca pobiera kartę wjeżdżając na parking poprzez wjazd chroniony szlabanem (wjazd nie zostanie otwarty bez pobrania karty), a opuszcza parking jedynie po „zwolnieniu” karty w automatycznej kasie, poprzez wyjazd chroniony szlabanem. Zastosowanie odpowiednich czujników wysokości i długości pojazdu pozwoli systemowi na identyfikację autobusów i naliczanie od nich odpowiednio wyższych opłat.

Proponuje się, by kasy systemu umieścić przy wejściach na parking (parkingi) P+R, natomiast możliwość jego obsługi przez osobę (w celu korygowania błędów kart itp.) zapewnić w pomieszczeniu dyspozytorni obszaru obsługi komunikacji autobusowej.

System zarządzania parkingiem powinien również zapewniać możliwość zliczania liczby wolnych miejsc na parkingu. Informacja ta powinna być wyświetlana na odpowiednich tablicach elektronicznych. Proponuje się lokalizację tych tablic w następujących miejscach:

1. Przy wjazdach na parking P+R
2. W rejonie skrzyżowania ul. Fińskiej i Duńskiej – tablice powinny być czytelne dla osób opuszczających teren terminalu promowego
3. W rejonie skrzyżowania ulic Duńskiej i Ludzi Morza – tablice powinny być czytelne dla osób przyjeżdżających od strony Międzyzdrojów i od strony Ognicy
4. W istniejącej tablicy informującej o czasach oczekiwania na promy, zlokalizowanej przed rondem w Łunowie – miejsca na parkingu P+R mogą stanowić alternatywę dla przeprawy promami Karsibór dla osób spoza Świnoujścia.

3.5.3 System monitoringu wizyjnego

Przewidzieć należy instalację systemu monitoringu wizyjnego obejmującego:

- parking (parkingi) P+R
- obszar obsługi komunikacji autobusowej
- obszar oczekiwania na prom wraz z przystankiem dla wysiadających
- przejście przez tory

Szczegółowe wymagania odnośnie systemu do ustalenia na dalszym etapie prac projektowych.