



Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin
Marek Duklanowski
ul. 70 " Wolność i Prawa Obywatelskie " 71-001 Szczecin
tel. +48 91 42 52 000 07 07 2025
info@miasto.szczecin.pl www.szczecin.pl

Szczecin, 24 sierpnia 2025 r.

Pan Marek Duklanowski
Radny Rady Miasta Szczecin

Nasz znak: BPM-I.0003.88.2025.IŁ

Dotyczy: interpelacji nr 1195

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na interpelację nr 1195 informuję, że alokacja rowerów BikeS prowadzona jest codziennie również w weekendy na podstawie danych z systemu monitoringu stacji. System pokazuje, które stacje są puste, ile rowerów jest na konkretnych stacjach. Z raportów przejazdów wiadomo również, które stacje uzupełniają się same, a które wymagają działania alokacji ze względu na brak równowagi między liczbą zwrotów a wypożyczeń. Obecnie system BikeS liczy 122 stacje i około 790 rowerów oraz około 33 tys. zarejestrowanych użytkowników. Spółka Nieruchomości i Opłaty Lokalne dysponuje dwoma samochodami do alokacji. W przeszłości, kiedy stacji rowerowych było zdecydowanie mniej, czas reakcji alokacji był krótszy. Spółka nie gromadzi danych na temat alokacji. Wielu mieszkańców gmin Kołbaskowo oraz Dobra pracuje i uczy się w Szczecinie, z kolei wielu Szczecinian odwiedza te dwie sąsiednie gminy. Mając powyższe na uwadze spółka Nieruchomości i Opłaty Lokalne uznała, że wysunięta przez obie gminy propozycja współpracy będzie obopólnie korzystna. Spółka otrzymała od obu gmin wynagrodzenie za obsługę stacji, utrzymanie rowerów, naprawy, ubezpieczenie, części zamienne. Po uruchomieniu BikeS IV generacji zespół konsultacyjny spotykał się w celu omówienia pierwszych miesięcy działania nowego systemu. Społeczne konsultacje były prowadzone przed inauguracją systemu w 2014 roku, przed rozbudową w 2016, a także przed uruchomieniem BikeS IV generacji w roku 2022. Rozbudowa BikeS w 2016 roku objęła prawobrzeże, w związku z tym Spółka Nieruchomości i Opłaty Lokalne przeprowadził konsultacje w sprawie lokalizacji stacji na prawobrzeżu – w formie ankiet rozesłanych do ekspertów, redakcji i rad osiedli. System BikeS od początku istnienia rozwijał i zmieniał się w oparciu o społeczne inicjatywy i konsultacje. Jest projektem, który powstał w ramach Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego 2014 roku. Wiele jego kolejnych stacji, w tym także rozbudowa w 2016 roku to efekt projektów zgłaszanych w ramach SBO. Lokowanie stacji BikeS w oparciu o zwycięskie projekty SBO trudno nazwać „nieracjonalnym”, skoro są one odzwierciedleniem potrzeb samych mieszkańców. Formą społecznej konsultacji jest także codzienny kontakt z użytkownikami na profilu Fb BikeS, który ma 11 tys. polubień i 11 tys. obserwujących. I właśnie na profilu Fb BikeS 20 stycznia 2025 r. została opublikowana informacja o rajdzie członków „Gryfusa” wokół Zalewu Szczecińskiego z wykorzystaniem rowerów BikeS. Rowery BikeS brały udział

w różnego typu wyścigach, imprezach, rajdach, wydarzeniach i zawsze jest to wykorzystywane do promocji BikeS. Zaistniały między innymi w: Konkursie Rymowanka o BikeS, Konkursie jeżdżę BikeSem, Udział w Sejmiku Młodzieżowych Drużyn Pożarniczych, Udział w Powitanie Lata z Prawobrzeżem, Udział w Jarmarku Jakubowym, Światowy dzień bez samochodu 60 min gratis, Przejazd z Gryfusem dookoła Zalewu Szczecińskiego. Spółka Nieruchomości i Opłaty Lokalne jako operator BikeS dokłada wszelkich starań, aby szczecińska wypożyczalnia rowerów miejskich funkcjonowała jak najlepiej. Mimo to liczba wypożyczeń jest mniejsza niż w pierwszych latach jej funkcjonowania. Obecnie oscyluje w granicach 200 tys. rocznie. Świadczą o tym ogólnopolskie dane, które mówią o tym, że w ciągu ostatnich lat liczba wypożyczeń rowerów miejskich w Polsce spadła o 50 proc. Mimo wszystko większość dużych miast w Polsce nadal dofinansowuje wypożyczalnie rowerów miejskich i w ten sposób wspiera mikromobilność jako część składową zrównoważonej komunikacji miejskiej.

Ostatnie kompleksowe badanie potoków pasażerskich zostało wykonane w 2018 r. Jednocześnie informuję, iż ZDiTM na bieżąco weryfikuje potoki na wybranych liniach za pomocą systemu zliczania potoków pasażerskich. Pojazdy komunikacji miejskiej są doposażane w urządzenia Centralnego Systemu Zarządzania Komunikacją Miejską w ramach możliwości budżetowych na dany rok. Z uwagi na dużą rotację pojazdów przewoźników, nie jest możliwe sfinansowanie integracji 100% floty. Należy zaznaczyć, że integracja pojazdu z systemem CSZKM nie polega jedynie na wyposażeniu go w odbiornik GPS, aby pojazd był widoczny w systemie czyli m.in. w dynamicznym rozkładzie jazdy na tablicach informacji pasażerskiej, należy go wyposażać w odpowiednie zasilacze, autokomputer, panel kierowcy i wykonać instalację sygnałowo - elektryczną zatwierdzoną dla danego modelu pojazdu. Ponadto informuję, że przy modelowaniu linii brany jest pod uwagę czas dojścia do przystanku. Niemniej jednak lokalizacja przystanku uzależniona jest od wielu czynników m.in. uwarunkowań infrastrukturalnych, czy organizacji ruchu. Ponadto, Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie szacuje liczbę przewiezionych pasażerów na podstawie liczby sprzedanych biletów komunikacji miejskiej oraz liczby wydanych uprawnień do bezpłatnych przejazdów.

Odnosząc się do pytania dotyczącego inwestycji przy ul. Sosabowskiego informuję, że w przypadku tego typu skrzyżowań bez budowy centralnego systemu zarządzania ruchem uwzględniającego komunikację z poszczególnymi pojazdami komunikacji miejskiej z odpowiednim wyprzedzeniem, nie ma możliwości realizacji skutecznego priorytetyzowania komunikacji miejskiej. Nie jest możliwe wykonanie bezwzględnego priorytetu dla tramwaju na skrzyżowaniu takim jak Sosabowskiego – Żołnierska z zastosowaniem tylko detekcji w układzie lokalnym skrzyżowania. Program na tym skrzyżowaniu ma w miarę krótki cykl (100sek.) natomiast z uwagi na to, że skrzyżowanie jest bardzo rozbudowane, przez co w niektórych przypadkach występują bardzo długie czasy międzyzielone, pomiędzy poszczególnymi grupami to przejścia pomiędzy poszczególnymi fazami trwają nawet 20sek. Sam program sygnalizacji nie ma możliwości rozpoznania w jakim kierunku pojazd komunikacji miejskiej na danym wlocie chce pojechać. Od strony ul. Żołnierskiej dopuszczony jest wyjazd w trzech kierunkach, natomiast na wlotach od ul. Sosabowskiego w dwóch kierunkach.

Jednocześnie informuję, że Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM) podejmuje i koordynuje działania związane ze zrównoważoną mobilnością na terenie obszaru metropolitalnego, a co za tym idzie również Gminy Miasto Szczecin. W ramach prowadzonych działań opracowano dokument pn. „Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku (z perspektywą do 2040 roku)” przyjęty Uchwałą NR LV/156/23 Rady Miasta Szczecin w dniu 12 grudnia 2023 r. W ramach SSOM powołano **grupę roboczą ds. zrównoważonej mobilności w SOM**. Jej celem jest wypracowanie modelu zrównoważonej mobilności w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

– w celu osiągnięcia efektywnego, ekologicznego i niskoemisyjnego transportu publicznego. Podstawę prawną stanowi Uchwała nr 10/II/2019 Zarządu SSOM z dnia 24 czerwca 2019 r. W skład zespołu powołano zgłoszonych przedstawicieli członków Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Do udziału w posiedzeniach grupy roboczej mogą być zapraszani eksperci, przedstawiciele organizatorów transportu oraz innych instytucji /organizacji lub mieszkańców – według zgłoszonych potrzeb grupy roboczej lub Zarządu SSOM. Ponadto od września 2025 r. biuro SSOM przystępuje do realizacji projektu pn. „**Dane i mobilność – inteligentna metropolia w działaniach**” dofinansowanego z programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza Zachodniego 2021-2027, Priorytet 3 Fundusze Europejskie na rzecz mobilnego Pomorza Zachodniego, Działanie 3.1 Czysty transport miejski (ZIT). Celem projektu jest wdrożenie koncepcji „Mobilność jako Usługa” (Mobility as a Service – MaaS) oraz budowa zintegrowanego systemu transportu publicznego w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM), w tym m.in. integracja taryfowo-biletowa. Jednym z działań realizowanych w ramach projektu jest aktywizacja interesariuszy, obejmująca organizację spotkań projektowych, warsztatów oraz konsultacji społecznych.

W ramach tych działań przewidziano:

a) Fora Metropolitalne

Organizowane będą Fora Metropolitalne, podczas których krajowi eksperci przedstawią dobre praktyki oraz doświadczenia z zakresu integracji transportu i mobilności. Wiedza zdobyta podczas tych spotkań stanowić będzie istotny wkład do prac zespołu eksperckiego.

b) Warsztaty projektowe

Od 2026 roku prowadzone będą warsztaty skierowane do członków zespołów projektowych: eksperckiego oraz koordynacyjnego. Zespoły te, pracując zgodnie z metodyką procesową Design Thinking pod okiem certyfikowanego trenera, będą opracowywać szczegółowe założenia dla integracji transportu w obszarze SOM.

Celem tych działań jest:

- podniesienie poziomu wiedzy eksperckiej pracowników jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład SOM,
- opracowanie oferty mobilnościowej odpowiadającej specyfice, potrzebom i możliwościom obszaru,
- przygotowanie gruntu pod wdrożenie koncepcji **Mobility as a Service (MaaS)** oraz efektywną integrację transportu publicznego.

Struktura zespołów projektowych

W ramach projektu powołane zostaną dwa zespoły robocze:

- **Zespół koordynacyjny** – składający się z przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego SOM oraz organizatorów transportu publicznego,
- **Zespół ekspercki** – złożony z pracowników urzędów JST, ekspertów lokalnych, przedstawicieli uczelni wyższych i organizacji pozarządowych.

Zespoły te, pracując z wykorzystaniem metodyki Design Thinking, wypracują kompleksowe założenia dotyczące integracji transportu i mobilności w SOM. Rezultatem ich prac będą m.in.:

- wytyczne dotyczące standardów zarządzania danymi mobilnościowymi,
- standardy wyposażenia i dostępności infrastruktury oraz pojazdów,
- zasady porządkowania numeracji linii i numerów inwentarzowych,
- spójna siatka połączeń w skali całego obszaru SSOM,
- bank wzorcowej dokumentacji dla członków SSOM.

Efekty i cele strategiczne:

- rozwój kompetencji w zakresie współtworzenia rozwiązań urbanistycznych z wykorzystaniem zintegrowanych metod zarządzania projektami,

- ujednolicenie podejścia do budowania systemu zintegrowanej mobilności i transportu publicznego w SOM,
- opracowanie wspólnych **Standardów Integracji Transportu** dla jednostek JST należących do SOM, bazujących na zebranych danych i wypracowanych wytycznych.

Z wyrazami szacunku,

ZASTĘPCA PRYZYDENTA MIOASTA

M. Biskupski

Marcin Biskupski