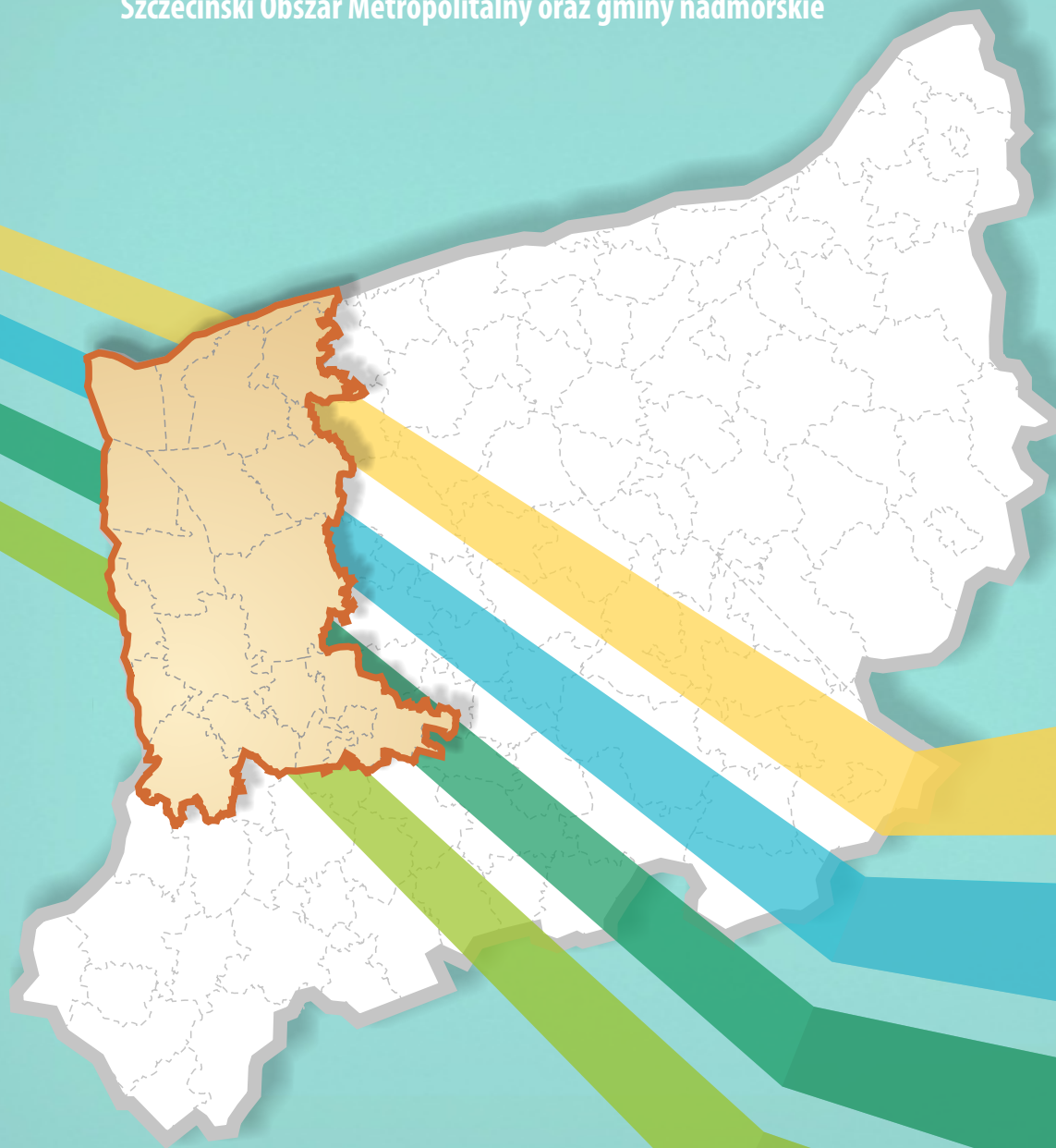


Aktualne uwarunkowania (State-of-the-art)
odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego
ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego

Szczeciński Obszar Metropolitalny oraz gminy nadmorskie



Działanie 1-A.2 w ramach projektu LAST MILE - Zrównoważona mobilność na obszarze
ostatniej mili w regionach turystycznych



LAST MILE

Interreg Europe



European Union
European Regional
Development Fund

Analiza aktualnych uwarunkowań (State-of-the-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego

Szczeciński Obszar Metropolitalny oraz gminy nadmorskie

Działanie 1-A.2 w ramach projektu

LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych

Lider zadania: PP5 - Dyrekcja Mobilności i Transportu. Ministerstwo ds. Terytorium
i Zrównoważonego Rozwoju. Rząd Katalonii.

Opracowanie: PP7 – Województwo Zachodniopomorskie – Regionalne Biuro Gospodarki
Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego.

Kwiecień 2017

www.interregeurope.eu/lastmile

Wstęp	5
O projekcie	5
Metodologia	6
Tło	6
Systemy transportu elastycznego	8
1. Dane strukturalne o regionie	11
1.1. Określenie badanego obszaru	11
1.2. Charakterystyka sieci osadniczej analizowanego obszaru	12
1.3. Ludność miast i ważniejszych ośrodków turystycznych	13
1.4. Sposób użytkowania terenu	13
1.5. Istotne obszary i miejsca (chronione)	14
1.6. Identyfikacja i klasyfikacja istotnych węzłów transportowych	14
1.7. Gospodarka	14
2. Dane turystyczne	14
2.1. Dane ogólne dla obszaru MOFOW-SOM	14
2.2. Pas nadmorski	15
2.3. Zalew Szczeciński i ujście Odry, Szczecin	15
2.4. Pochodzenie gości	16
2.5. Systemy informacji turystycznej	16
2.6. Podział modalny	17
2.7. Wiejskie gminy turystyczne na obszarze MOFOW	17
2.8. Gmina Dziwnów	18
2.9. Gmina Kamień Pomorski	19
2.10. Gmina Międzyzdroje	20
2.11. Gmina Wolin	21
2.12. Podsumowanie – wiejskie gminy turystyczne na obszarze MOFOW	22
3 Uwarunkowania regionalne odnośnie transportu zrównoważonego	23
3.1. Ogólna sieć transportowa i systemy transportu zrównoważonego	23

3.2	Transport publiczny na obszarze MOFOW-SOM.....	28
3.3	Organizacja i system finansowania.....	33
3.4	Systemy planowania i dostępność użytkowa usług transportowych	36
4	Istniejące usługi transportu elastycznego w turystyce	40
4.1	Informacja ogólna.....	40
4.2	System BalitcBike.pl (Świnoujście i Międzyzdroje)	40
4.3	Sezonowe połączenia kolejowe	41
5	Rezultaty poprzednich projektów w dziedzinie transportu elastycznego	41
5.1	Przeprowadzona analiza.....	41
5.2	Wybrane projekty.....	42
5.2.1	Rower Miejski Bike_S (Szczecin)	42
5.2.2	Transport na żądanie na osiedlu Podjuchy (Szczecin).....	44
5.2.3	System Esprit2go (Świnoujście)	45
6	Istniejące systemy planowania, plany działania i koncepcje mobilności	46
6.1	Zakres analizy	46
6.2	Wybrane dokumenty.....	46
7	Współpraca i komunikacja	49
7.1	Współpraca pomiędzy publicznymi i prywatnymi operatorami usług transportowych...49	
7.2	Współpraca pomiędzy branżą transportową i turystyczną.....	50
7.3	Komunikacja i rozpowszechnianie informacji	50
7.4	Podmioty wspierające	51
8	Wymagane działania – analiza braków i potencjałów	51
8.1	Wskazany obszar wymaganych działań	51
8.2	Wskazany rodzaj systemu elastycznego transportu.	53
8.3	Analiza SWOT	53
9	Podsumowanie opracowania	55
	Materiały źródłowe do opracowania konspektu analizy.	56

Informacje o opracowaniu:

Dokument został opracowany przez członków zespołu LAST MILE Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego:

Maciej Łapko

Ewa Buszac-Piątkowska

Michał Janeczko

Agnieszka Sawicka

Ewelina Kuriata

Pod redakcją Dyrektora RBGPWZ arch. **Leszka Jastrzębskiego**.

Wstęp

Poniższy dokument przedstawia raport z analiz aktualnych uwarunkowań (*State-of-art*) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego na obszarze objętym projektem LAST MILE. Dokument został opracowany przez zespół RBGP WZ ze szczególnym uwzględnieniem wiejskich obszarów turystycznych – czterech gmin nadmorskich: Wolina, Dziwnowa, Kamienia Pomorskiego i Międzyzdrojów. Struktura raportu została opracowana wg wytycznych zaproponowanych przez Ministerstwo ds. Terytorium i Zrównoważonego Rozwoju Katalonii – partnera projektu, jako podstawa do spójnego dla wszystkich partnerów scharakteryzowania obszaru, badanego w ramach projektu.

Poniższy dokument ma charakter informacyjny, przeznaczony dla szerokiego grona odbiorców: włodarzy gmin, operatorów i przewoźników oraz potencjalnych pasażerów. Jego celem jest przedstawienie aktualnego (kwiecień 2017) stanu regionalnych uwarunkowań dla wdrażania i realizacji elastycznych systemów transportowych na terenie objętym projektem LAST MILE. Obszar działań projektowych skupiony jest na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Szczecina (MOFOW). W jego zakres wchodzi gminy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz gminy Wolin, Kamień Pomorski, Dziwnów, Międzyzdroje oraz Przybiernów.

O projekcie

Międzynarodowy projekt „LAST MILE - zrównoważona mobilność w obszarach ostatniej mili w regionach turystycznych”, realizowany jest w ramach programu Interreg Europa. Polskim partnerem projektu jest Województwo Zachodniopomorskie reprezentowane przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie. Wśród międzynarodowego zespołu projektowego znaleźli się reprezentanci regionów i instytucji z Austrii, Hiszpanii, Bułgarii, Słowacji i Luksemburga.

Jednym z celów projektu LAST MILE jest poszukiwanie rozwiązań dla zrównoważonego i elastycznego transportu w regionach turystycznych. Dotyczy to w szczególności problematyki „ostatniej mili”, czyli sposobu dotarcia od ostatniego przystanku transportu publicznego do atrakcji turystycznej, miejsca wypoczynku czy też imprezy kulturalnej. Zakres projektu obejmuje również zagadnienia dostępności do ośrodków gminnych, ośrodków zdrowia i oświaty dla mieszkańców małych miejscowości, szczególnie w obszarach o małej gęstości zaludnienia. W takich przypadkach rozwiązaniem jest często odpowiedni system transportu elastycznego (*Flexible transport system* – FTS) będący uzupełnieniem oferty tradycyjnego transportu publicznego.

Rozwiązania transportu elastycznego opierają się w dużej mierze na innowacyjnych rozwiązaniach technologicznych, wyraźnie wpisują się w założenia gospodarki niskoemisyjnej oraz odpowiadają na dynamicznie zmieniające się zapotrzebowanie na usługi transportowe oraz aspiracje i oczekiwania użytkowników.

Projekt posiada dwie fazy. W ramach fazy pierwszej badane są uwarunkowania i bariery na szczeblu krajowym i regionalnym związane z możliwościami wdrażania elastycznych systemów transportowych. Zbierane są też doświadczenia i dobre praktyki już trwale funkcjonujących tego

typu rozwiązań. Na podstawie zebranych informacji powstaną rekomendacje m.in. do krajowych i regionalnych polityk oraz dokumentów związanych z organizacją systemów transportowych.

Kolejnym krokiem będzie opracowanie Planu Działań związanego z wdrażaniem konkretnych rozwiązań systemów elastycznych na obszarze projektu. Istotnym elementem Planu jest analiza możliwości finansowania poszczególnych działań wraz ze wskazaniem konkretnych instrumentów. Faza druga jest fazą realizacji Planu Działań oraz monitorowania, nadzoru i oceny rezultatów.

Metodologia

Raport z regionalnych uwarunkowań składa się z dwóch części: informacji strukturalnych o regionie (dane geograficzne, demograficzne, istniejąca sieć transportowa, funkcjonujące systemy transportu elastycznego) i informacji charakteryzujących ruch turystyczny w regionie (dane statystyczne w ujęciu regionalnym i lokalnym) oraz części analizującej dokumenty mające wpływ na rozwój transportu w regionie (już wykonane projekty dotyczące transportu zrównoważonego, przegląd istniejących systemów planowania i koncepcji mobilności). Na potrzeby opracowania raportu przygotowano i rozesłano ankiety zawierającą pytania odnośnie funkcjonującej oferty transportowej, generatorów ruchu turystycznego oraz zrównoważonej mobilności. Ankieta kierowana była do władarzy gmin, lokalnych organizacji turystycznych i przewoźników.

Raport kończy podsumowanie uwarunkowań regionalnych i możliwych do wdrożenia rozwiązań elastycznych w świetle przeanalizowanych dokumentów oraz danych przesłanych przez gminy. W oparciu o dane statystyczne, obowiązujące akty prawne oraz informacje pochodzące bezpośrednio z poziomu gmin opracowane zostało podsumowanie zawierające wskazanie obszarów wymagających szczególnej uwagi oraz analiza SWOT dla wskazanych systemów transportu elastycznego, przeznaczonych do obsługi codziennych potrzeb transportowych (mieszkańcy) oraz potrzeb sezonowych (turyści).

Raporty opracowywane przez każdego z partnerów pozwolą na porównanie regionów biorących udział w projekcie pod kątem uwarunkowań geograficznych, demograficznych, położenia względem głównych szlaków komunikacyjnych oraz kondycji i możliwości działania lokalnych władz w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności i elastycznych systemów transportowych. Przedstawiony w niniejszym dokumencie zakres informacji posłuży jako podstawa do opracowania Planu Działań zawierającego konkretne propozycje rozwiązań wraz z analizą ich możliwości realizacyjnych, w tym finansowych.

Tło

Obecnie mobilność jest niezbędnym składnikiem ruchu turystycznego, silnie wpływającym na rozwój ekonomiczny, środowiskowy i społeczny danego obszaru. Bez odpowiedniej infrastruktury i usług mobilności proces rozwijania branży turystycznej staje się na pewnym etapie nieefektywny. Postęp technologiczny w sektorze transportowym, zarówno w zakresie infrastruktury i środków transportu (Hernández Luis, 2008), doprowadził do znacznego wzrostu rzeczywistej i potencjalnej mobilności turystycznej (Segretariato Permanente della Convenzione delle Alpi, 2007) oraz wpłynął na poprawę dostępności docelowej i rozszerzenia oferty turystycznej wielu regionów (Dwyer i wsp., 2009).

Rosnąca wrażliwość i świadomość wpływu na środowisko w nowoczesnym społeczeństwie konsumenckim (Pine & Gilmore, 1999) oznacza, że coraz więcej turystów (i mieszkańców) decyduje się na wybór zrównoważonych i przyjaznych dla środowiska rozwiązań w transporcie, oraz innych dziedzinach życia (Kelly, Haider, Williams, & Englund, 2007; Yeoman, 2005). Oferta zrównoważonej mobilności może zatem być przyczyną decyzji konsumenta odnośnie wyboru takiego a nie innego rozwiązania (Schiefelsbusch, Jain, Schäfer, i Müller, 2007), a także przyciągać coraz większą liczbę różnorodnych dziedzin gospodarki, opartych o zrównoważony rozwój.

Powyższe czynniki wskazują, że planowanie i oferowanie usług w zakresie zrównoważonej mobilności zwiększa wartość podróży i turystyki, stając się zarówno wyzwaniem, jak i okazją z perspektywy zrównoważonego rozwoju. W istocie elastyczne i trwałe usługi w zakresie mobilności, realizowane w miejscowościach turystycznych, mogą mieć znaczenie nie tylko jako element wpływu na branżę turystyczną, ale także zwiększać udział zrównoważonych środków transportu z których mogą korzystać mieszkańcy.

W odniesieniu do powiązania aktywności turystycznej z typem obszaru należy zauważyć, że w 2013 r. baza noclegowa na obszarach wiejskich zapewniła blisko 45% wszystkich noclegów spędzonych przez turystów w krajach UE.

W przypadku większości podróży w obrębie obszarów miejskich użytkownicy, szukający alternatywy dla prywatnego samochodu, mają do dyspozycji szeroki wachlarz rozwiązań, począwszy od stosunkowo niedrogiej, poruszającej się po stałej trasie usługi transportu publicznego, po prywatne taksówki świadczące usługi "od drzwi do drzwi". Tak szeroki zakres oferty transportowej nie jest zazwyczaj dostępny dla odległych i słabo zaludnionych obszarów wiejskich. Często tereny peryferyjne są słabo wyposażone w systemy transportu publicznego, a jeśli takie istnieją, to są to często usługi nieekonomiczne z punktu widzenia organizatora transportu (wysokie koszty utrzymania – relatywnie mała ilość pasażerów). Ruch pasażerski na obszarach wiejskich jest często zbyt rozproszony, aby mógł być skutecznie obsługiwany przez konwencjonalny transport publiczny, a w rezultacie, te rodzaje transportu wymagają wysokich subsydiów. Z drugiej strony warto podkreślić, że faktem jest (Currie 2010), iż dobrze zorganizowany system transportu publicznego na obszarach wiejskich może poprawić dostępność do usług, rynku pracy i zdecydowanie wpłynąć na mobilność grup o różnych zakresach wykluczenia społecznego (np. osoby starsze, młodzież bez prawa jazdy, osoby niepełnosprawne) oraz jednocześnie wspierać proces wzrostu gospodarczego poprzez poprawę integracji społecznej oraz wspomnianej dostępności i mobilności (Farrington i Farrington 2005).

Tak więc szczególnym wyzwaniem dla organizatorów transportu publicznego są tereny wiejskie o stosunkowo niskiej gęstości zaludnienia i luźnej sieci osadniczej oraz tereny turystyczne o dużym stopniu sezonowości. W takich przypadkach tradycyjne formy transportu stają się nieekonomiczne (linie o małym potoku pasażerów) bądź niewystarczające (sezonowe potoki pasażerów).

Odpowiedzią na zapotrzebowanie w odniesieniu do usług transportowych na takich obszarach, w wypadkach, gdzie organizacja stałych połączeń i regularnych rozkładów jazdy jest nieefektywna, są systemy elastyczne. Uruchamiane w odpowiedzi na zapotrzebowanie, często w systemie wywoławczym, umożliwiają oszczędności m.in. poprzez ominięcie problemu „pustych”

przejazdów, zapewniając jednocześnie dostępność oraz możliwość zwiększenia częstotliwości kursów.

Dodatkowo dobrze zaprojektowany elastyczny system transportowy (Nelson i Phonphitakchai 2011) może integrować różne systemy transportu, zapewniając bardziej ukierunkowane na użytkownika, wygodne i ekonomiczne opcje transportu oraz oferując pożądaną elastyczność w wyborze trasy, czasu, sposobu transportu, usługodawcy, systemu płatności itp.

W niektórych krajach rozwijających się (Hensher 2007) porównano transport publiczny o stałej trasie i nieformalne elastyczne systemy transportowe. Ustalono, że usługi FTS oferują najlepszą usługę transportową w celu połączenia głównych korytarzy transportu publicznego w obszarach o małej gęstości (podmiejskich i wiejskich). Należy jednak pamiętać, że systemy elastyczne muszą być bezpieczniejsze i bardziej niezawodne. Na tej podstawie można przyjąć, że FTS jest powszechnie postrzegany jako bardzo skuteczny w rozszerzaniu i zwiększaniu transportu publicznego na obszarach wiejskich i może stać się akceptowalną formą transportu publicznego.

Istnieją jednak pewne bariery (technologiczne, finansowe, integracyjne, niedobór środków transportu oraz bezpieczeństwo i niezawodność) w rozwijaniu i zwiększaniu zasięgu FTS na obszarach wiejskich – rozwiązanie tych problemów gwarantuje sukces funkcjonowania systemu i podniesienie jakości życia mieszkańców.

Systemy transportu elastycznego

Pojęcie transportu elastycznego można podsumować jako elastyczną usługę transportową, zintegrowaną i zorientowaną na użytkownika oraz dostosowaną do jego faktycznych potrzeb, która mieści się gdzieś pomiędzy swobodą korzystania z prywatnego samochodu a tradycyjną usługą regularnego transportu publicznego.

Istnieją bardzo różne podejścia i zakresy działania elastycznych usług transportowych, począwszy od takich posiadających niemal stałe trasy, aż po usługi oparte praktycznie każdorazowo na zmiennym zapotrzebowaniu. Struktura elastycznego transportu publicznego musi być określona w zależności od charakterystyki obszaru - obszarów wiejskich, małych miast i dużych ośrodków aglomeracyjnych.

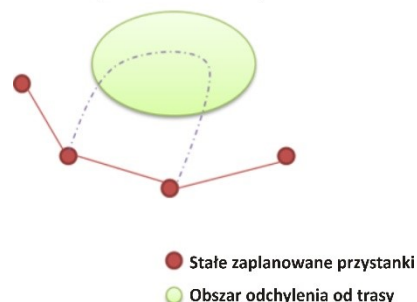
Wśród najczęściej spotykanych i rozwijanych elastycznych systemów transportowych należy wskazać poniższe przykłady:

System wywoławczy (Call/Diall)

W przeciwieństwie do regularnych linii autobusowych usługi te działają tylko po wcześniejszym wywołaniu. Muszą mieć również określone stałe taryfy. Trasa przejazdu może być natomiast zdefiniowana przez jedną z przykładowych metod:

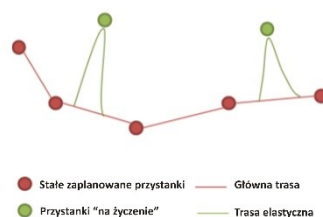
Metoda I - odchylenie od trasy: zdefiniowana trasa i rozkład jazdy używane są do określenia obszaru usługi transportowej, ale pojazd(y) mogą obsługiwać żądania w zakresie wsiadania i wysiadania pasażerów w ramach wskazanych obszarów wokół głównej trasy. Obszar odchylenia trasy może posiadać mniej lub bardziej precyzyjnie określone granice. Ten rodzaj usługi jest najbardziej efektywny w obszarach, które posiadają wystarczającą gęstość zaludnienia, dającą stały rozkład i stałą przewidzianą trasę przejazdu, ale może dodatkowo korzystać na elastycznej obsłudze miejsc i kierunków które znajdują się poza ustaloną trasą

Odchylenie od trasy (Route Deviation)



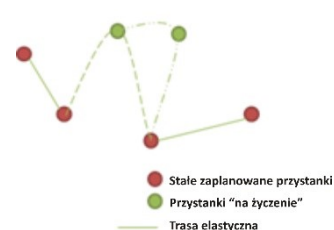
Metoda II - odchylenie od trasy z ustalonymi przystankami na życzenie: usługa z ustalonym rozkładem jazdy i trasą w ramach której konkretne przystanki są obsługiwane tylko po zgłoszeniu przez pasażera. Zazwyczaj pojazd musi zjechać z ustalonej (stałej) trasy by obsłużyć przystanek na życzenie. W założeniu jest to rozwiązanie podobne poprzedniego ale ograniczone tylko do określonych przystanków a nie do nieokreślonej liczby miejsc w ramach założonej całej strefy.

Odchylenie od trasy z ustalonymi przystankami na życzenie (Route Deviation with fixed request stops)



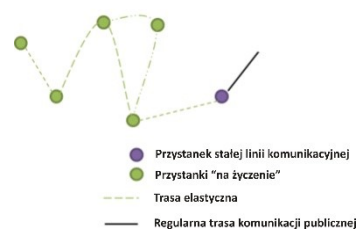
Metoda III - zmienne punkty docelowe: usługa jest prowadzona w ramach określonego obszaru wraz z zestawem ustalonych przystanków, ale trasa pomiędzy przystankami nie jest z góry określona. Pojazd obsługuje wskazane punkty w wyznaczonej strefie w systemie „na żądanie”. Zmienne punkty docelowe mogą być najbardziej efektywne na obszarze posiadającym konkretne miejsca docelowe ale rozproszone punkty startu i na odwrót.

Zmienne punkty docelowe (Point Deviation)

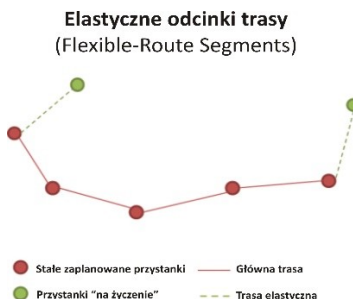


Metoda IV - połączenie „na żądanie”: działanie usługi oparte jest wyłącznie na systemie „na żądanie” ale bazuje na ustalonym rozkładzie jazdy i miejscach przesiadkowych łączących ją z regularną trasą. Tego typu połączenie jest efektywnym rozwiązaniem w sytuacji, gdy mamy rozproszone miejsca startu, ale jeden wspólny punkt docelowy będący elementem stałej i regularnej trasy.

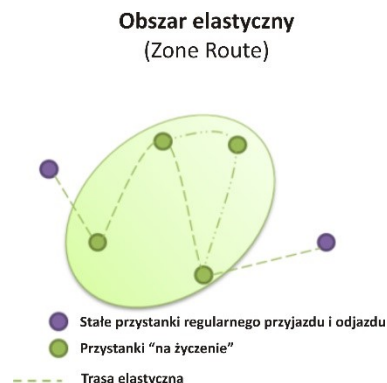
Połączenie „na żądanie” (Demand-Responsive Connector)



Metoda V - elastyczne odcinki trasy: fragmenty (najczęściej skrajne) ustalonej i stałej trasy, obsługiwane „na żądanie”. Przypisanie części stałej trasy do obsługi w systemie elastycznym może być szczególnie korzystne na obszarach słabo zaludnionych.



Metoda VI - obszar elastyczny: usługa oparta przede wszystkim na systemie „na żądanie” działająca pomiędzy punktami o określonych rozkładach (przyjazdu i odjazdu). Obszar elastyczny jest szczególnie efektywny gdy nie ma określonego „korytarza” podróży, ale na wskazanym terenie istnieją istotne punkty startowe i miejsca docelowe.



Transport wahadłowy /sezonowy

Usługa transportowa przeznaczona głównie do wahadłowego przewożenia pasażerów pomiędzy dwoma stałymi punktami. Może być obsługiwana poprzez bus lub autokar, ale zakłada, że są to przejazdy na krótkim lub średnim dystansie, zajmujące nie dłużej niż godzinę. Busesy wahadłowe zazwyczaj łączą węzły transportowe (lotniska, stacje kolejowe) z różnymi miejscami docelowymi (hotele, konkretne kierunki turystyczne, itd). W sezonie wykorzystuje się je jako transport uzupełniający w postaci ski-busów lub busów turystycznych.

Współużytkowanie (carsharing, bikesharing)

Zorganizowane i kolektywne korzystanie z jednego lub więcej środków transportu (samochodu, roweru) przez określony i wydzielony czas (zazwyczaj liczony w godzinach). Współużytkowanie jest szczególnie atrakcyjne dla osób tylko okazjonalnie korzystających z samochodu lub roweru. Organizacja wynajmu może być oparta o biznes komercyjny, ale również może opierać się na stowarzyszeniu użytkowników, instytucji publicznej lub kooperatywie podmiotów (np: system Bundesverband CarSharing).

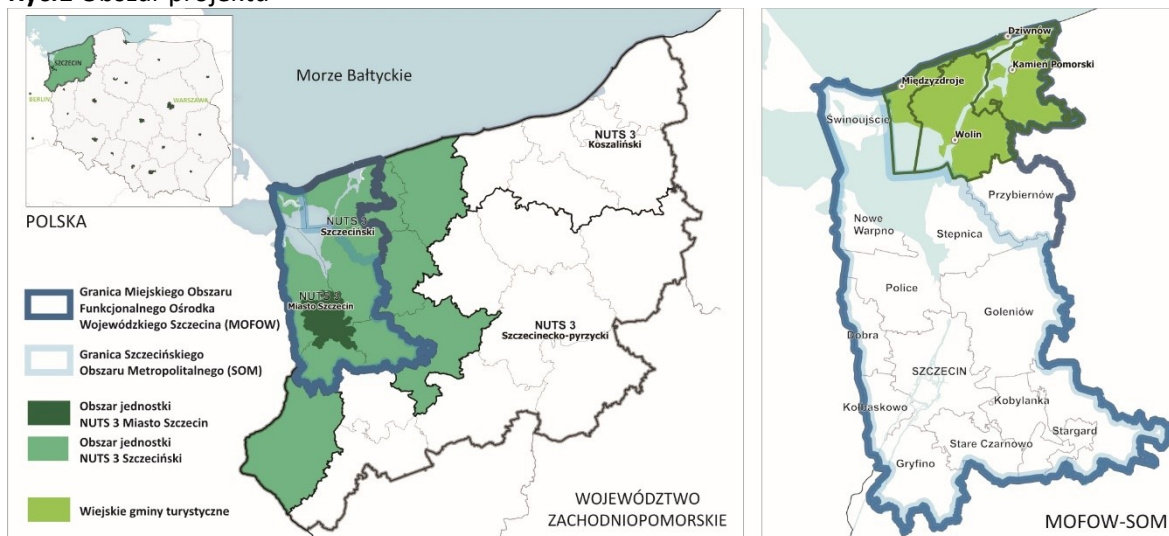
Współdzielenie (carpooling)

Współdzielenie wycieczek i przejazdów samochodowych tak by autem podróżowała więcej niż jedna osoba. Popularnym wariantem carpoolingu jest wspólne dojeżdżanie do miejsca pracy. Inną możliwością jest korzystanie z dostępnych platform internetowych w ramach których zarejestrowani użytkownicy mogą zarezerwować przejazd samochodem na wskazanej trasie.

1. Dane strukturalne o regionie

1.1. Określenie badanego obszaru

Ryc.1 Obszar projektu



Źródło: opracowanie własne zespołu Last Mile RBGPWZ

Województwo zachodniopomorskie (Region NUTS-2)

Wyznacznikami pozycji województwa w krajowej i europejskiej przestrzeni jest nadmorskie położenie na południowym brzegu Bałtyku, w bliskiej odległości i dostępności komunikacyjnej Danii, Szwecji i Niemiec oraz bliskość trzech metropolii: Berlina, Hamburga i Kopenhagi. Duże znaczenie gospodarcze mają porty morskie u ujścia Odry (Szczecin, Świnoujście, Police), w których przeładowuje się 1/3 ładunków przybywających lub opuszczających Polskę drogą morską. Region ma charakter usługowy (70% wartości dodanej brutto wytwarzanej w regionie). Dominuje sektor turystyki wykorzystujący zasoby i walory kulturowo-krajobrazowe i klimatyczne regionu. Wskaźnik intensywności ruchu turystycznego – 139 na 100 mieszkańców województwa – plasuje zachodniopomorskie na pierwszym miejscu w Polsce i jest przeszło dwukrotnie wyższy niż średnia krajowa (70), tym samym województwo zachodniopomorskie znajduje się w czołówce regionów turystycznych Polski, a sektor ten odgrywa w jego gospodarce szczególnie ważną rolę.

Regiony NUTS 3 na badanym obszarze

Według klasyfikacji NUTS 3 na analizowanym obszarze znajdują się dwie zdefiniowane jednostki tego typu – podregion Szczeciński oraz Miasto Szczecin. Jednostka NUTS 3 *Miasto Szczecin* pokrywa się z granicami gminy, natomiast jednostka *podregion Szczeciński* obejmuje powiaty policki, gryfiński, stargardzki, goleniowski, gryficki, kamieński oraz Miasto Świnoujście. Delimitacja obszaru metropolitalnego nie pokrywa się z delimitacją jednostek NUTS 3.

Analizowany obszar:

Obszar MOFOW – SOM

Analizowany obszar jest głównym biegunem wzrostu w regionie, kumulującym kapitał społeczny i gospodarczy. Szczecin jako stolica województwa, jest głównym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym, kulturalnym oraz medycznym. Jego przygraniczne położenie oraz brak dużych miast po zachodniej stronie granicy decyduje o transgranicznym potencjale oddziaływania stolicy województwa. Obecna delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) obejmuje gminy skupione bezpośrednio w sąsiedztwie miasta rdzeniowego Szczecina wraz ze Świnoujściem. Jednak w przyjętej polityce planistycznej, ze względu między innymi

na uwarunkowania fizjograficzne (wspólny potencjał rozwojowy terenów położonych przy ujściu rzeki Odry i Dziwny, Zalewie Szczecińskim i Kamieńskim) oraz uwarunkowania komunikacyjne określony został Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego miasta Szczecin (MOFOW) obejmujący dodatkowo poza gminami SOM, pięć gmin - Dziwnów, Wolin, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Przybiernów. Zgodnie z przyjętą polityką przestrzenną działania planistyczne są nakierowane na realizację spójnych działań dla całego obszaru MOFOW-SOM.

Wiejskie gminy turystyczne na obszarze MOFOW - SOM

W odniesieniu do zapotrzebowania transportowego oraz definicji obszarów, których w szczególności dotyczy tematyka projektu LAST MILE na terenie MOFOW-SOM zidentyfikowano cztery gminy, które spełniają założone kryteria obszarów wymagających szczególnych działań. Są to sąsiadujące ze sobą gminy: Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Wolin, leżące w pasie wybrzeża Morza Bałtyckiego. W polskim podziale administracyjnym wybrane gminy są gminami miejsko-wiejskimi. Według klasyfikacji OECD spełniają one założenie dla definicji obszarów wiejskich – gęstość zaludnienia wynosi na ich terenie poniżej 150 mieszkańców na kilometr kwadratowy.

Tab.1 Podstawowe dane obszarowe

Dane 2015	Województwo Zachodniopomorskie	MOFOW	Wiejskie gminy turystyczne
Powierzchnia km ²	22892	3742,93	688,07
Ludność	1 710 482	728080	37217
Gęstość zaludnienia os/km ²	75	194,52	54,09
Stopa bezrobocia:	13,1	12,07	18,6

Źródło: opracowanie własne zespołu Last Mile RBGPWZ na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych, 2015 r.

1.2. Charakterystyka sieci osadniczej analizowanego obszaru

Obecna struktura funkcjonalno-przestrzenna MOFOW-SOM to układu policentryczny z centralnym rdzeniem – miastem Szczecinem, pięcioma miastami średniej wielkości (Police, Goleniów, Gryfino, Stargard, Świnoujście) oraz dwoma małymi miastami: Nowym Warpem i Stepnicą. Obszar planu obejmuje dodatkowo cztery miasta położone w estuarium Odry tj. Wolin, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Dziwnów. Dopełnieniem układu są ośrodki wiejskie. Układ osadniczy tworzy 398 miejscowości, z czego 12 to jednostki miejskie.

W odniesieniu do ilości tzw. drugich domów¹, na analizowanym obszarze ich liczba wynosi: 276 dla obszaru MOFOW i 156 dla obszaru wiejskich gmin turystycznych. Ze względu na brak pełnych danych są to jedynie domy powstałe po roku 2008 i bez podziału na rodzaj inwestora. Należy dodać, iż pod względem ilości „drugich domów” przy takiej kwalifikacji gminy Dziwnów i Wolin znajdują się odpowiednio na drugim i trzecim miejscu w obszarze MOFOW.

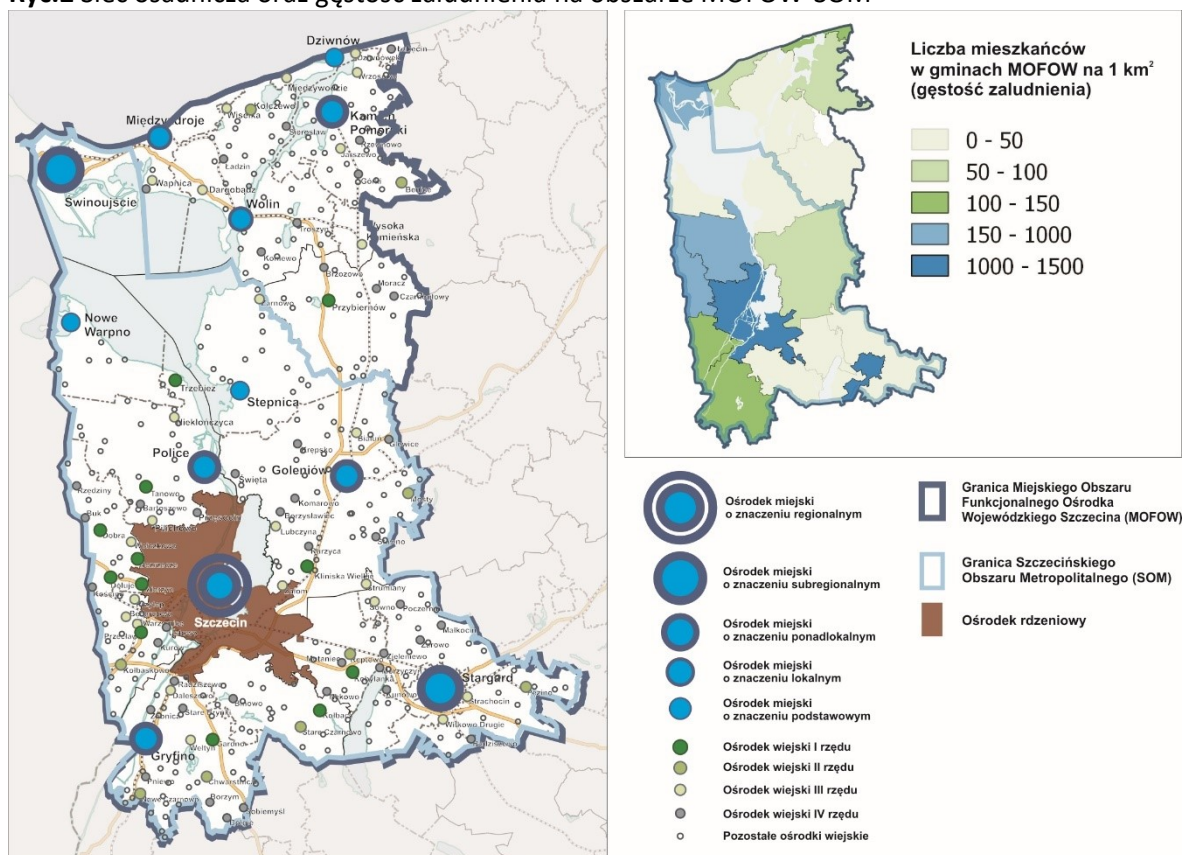
Według danych na rok 2015 stopa motoryzacji² wynosi dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego 446³, dla wiejskich gmin turystycznych Kamień Pomorski - 530, Międzyzdroje - 470, Wolin - 160, Dziwnów - 510.

¹ Dla określenia „drugie domy” przyjęto „budynki mieszkalne jednorodzinne nieprzystosowane do stałego zamieszkania” (BDL dostęp 01.2017, PKOB = 1100 – zgodnie z Polska Klasyfikacją Obiektów Budowlanych).

² Przez stopę motoryzacji rozumie się tzw. wskaźnik motoryzacji tj. liczbę samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców.

³ Za: strategią zintegrowanych inwestycji terytorialnych szczecińskiego obszaru metropolitalnego (Źródło: BDL GUS. Dane według stanu na 31.12.2013)

Ryc.2 Sieć osadnicza oraz gęstość zaludnienia na obszarze MOFOW-SOM



Źródło: opracowanie własne zespołu Last Mile RBGPWZ

1.3. Ludność miast i ważniejszych ośrodków turystycznych

Do największych ośrodków miejskich na analizowanym obszarze można zaliczyć:

- ośrodek wojewódzki o znaczeniu metropolitalnym: Szczecin (405 657 mieszkańców),
- ośrodki o znaczeniu subregionalnym: Stargard (68 670) i Świnoujście (40 522),
- ośrodki o znaczeniu ponadlokalnym: Gryfino (32 117), Goleniów (35 725), Police (41 618) i Kamień Pomorski (14 389),
- ośrodki o znaczeniu lokalnym: Wolin (12 281) i Międzyzdroje (6 543),
- ośrodki o znaczeniu podstawowym: Nowe Warpno (1 655), Stepnica (4 931) i Dziwnów (4 004).

1.4. Sposób użytkowania terenu

Według danych na rok 2014 struktura użytkowania ziemi na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego przedstawia się następująco:

- **38%** powierzchni zajmują użytki rolne,
- **32%** powierzchni zajmują grunty leśne,
- **16%** powierzchni zajmują grunty pod wodami,
- **8%** powierzchni zajmują grunty zabudowane i zurbanizowane,
- **6%** łącznej powierzchni zajmują użytki ekologiczne, nieużytki oraz tereny różne.

1.5. Istotne obszary i miejsca (chronione)

Obszar MOFOW-SOM zajmuje szczególne miejsce w systemie międzynarodowych sieci obszarów chronionych, zwłaszcza ze względu na dużą powierzchnię obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. System obszarów chronionych zajmuje powierzchnię 199 000 ha (53,2%). Składają się nań rozmaite formy ochrony przyrody o zróżnicowanych wymaganiach ochronnych: Woliński Park Narodowy, 26 rezerwatów przyrody, 2 parki krajobrazowe, obszary Natura 2000, 63 użytki ekologiczne oraz 14 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.

1.6. Identyfikacja i klasyfikacja istotnych węzłów transportowych

Uwarunkowania komunikacyjne predestynują Szczecin do roli multimodalnego węzła transportowego na przecinających się szlakach północ-południe i wschód-zachód. Główne szlaki komunikacyjne zasilające obszar (drogowe, kolejowe, śródlądowe) przechodzące przez Szczecin oraz porty morskie leżące w ujściu Odry należą do sieci TEN-T. Główne połączenia drogowe stanowią drogi kołowe w ciągu dróg międzynarodowych E65 i E28 oraz drogi krajowe m.in. nr 10 (w kierunku na Warszawę), nr 13 (w kierunku granicy z RFN), nr 20 (w kierunku Trójmiasta) oraz nr 31 (w kierunku na Słubice i Kostrzyn nad Odrą). Porty w Szczecinie i Świnoujściu są kluczowymi punktami Środkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego Europejskiego Ugrupowania Współpracy Terytorialnej łączącego Szwecję, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry i Słowenię. Na terenie MOFOW-SOM funkcjonują dwa lotniska: w Goleniowie (połączenia krajowe i europejskie oraz czartery) oraz w Dąbiu (lotnisko rekreacyjno-sportowe). Najważniejsze linie kolejowe to linie magistralne CE59 (Wrocław-Szczecin) i E59 (Poznań-Szczecin). Najważniejsze dworce obszaru to Szczecin Główny, Szczecin Dąbie i Stargard, a w okresie letnim także Świnoujście i Międzyzdroje.

1.7. Gospodarka

Obszar MOFOW-SOM jest największym obszarem gospodarczym województwa zachodniopomorskiego. W 2014 roku znajdowało się tu 47% z ogólnej liczby 219 tysięcy podmiotów gospodarczych istniejących w województwie. W Szczecinie i podregionie szczecińskim wytwarzane jest 61% PKB województwa zachodniopomorskiego. Z punktu widzenia uwarunkowań przestrzennych (ujście Odry i wybrzeże Bałtyku) obszar ten jest predysponowany do prowadzenia działalności gospodarczej związanej z bliskością i wykorzystaniem morza (znacząca rola turystyki jako sektora gospodarki). Istnieje tu zarówno historycznie ukształtowana infrastruktura przemysłowa, jak i rezerwy terenu umożliwiające jej dalszy rozwój.

2. Dane turystyczne

2.1. Dane ogólne dla obszaru MOFOW-SOM

Turystyka na obszarze całego województwa w znacznym stopniu podlega sezonowości. W roku 2015 największe wykorzystanie obiektów noclegowych notowane było w miesiącu lipcu (2 415 511 udzielonych noclegów) oraz w sierpniu (2 258 530). Najmniejsza liczba noclegów udzielona została w miesiącach zimowych: styczniu (454 991) i grudniu (506 425).

W obrębie MOFOW-SOM można wydzielić dwa główne obszary koncentracji ruchu turystycznego – pas nadmorski oraz obszar Zalewu Szczecińskiego i ujścia Odry (w tym obszar Miasta Szczecin).

2.2. Pas nadmorski

Na obszarze województwa zachodniopomorskiego pas nadmorski skupia 84% bazy noclegowej województwa i przyjmuje blisko 70% turystów, w tym większość turystów zagranicznych (67%). W roku 2014 pas nadmorski województwa odwiedziło 1 569 tys. turystów. Średni pobyt turystyczny wynosi 6,6 dnia (dane dla pasa nadmorskiego całego województwa) i systematycznie ulega skróceniu. Głównymi atrakcjami turystycznymi są nadmorskie plaże, kąpieliska, uzdrowiska, placówki spa, możliwość uprawiania sportów wodnych na morzu i przymorskich jeziorach, turystyka morska oraz specyficzny mikroklimat. Uzupełnieniem oferty kulturalnej są cykliczne imprezy i festiwale np. Festiwal Słowian i Wikingów w Wolinie, Festiwal Gwiazd w Międzyzdrojach oraz Międzynarodowy Festiwal Muzyki Organowej i Kameralnej w Kamieniu Pomorskim.

Odcinek pasa nadmorskiego na obszarze MOFOW-SOM (od Świnoujścia do Łukęcina) należy do odcinków najbardziej obleganych przez turystów biorąc pod uwagę cały pas nadmorski województwa. Dominującą pozycję na tym obszarze ma Świnoujście, odwiedzane rocznie przez 233 tys. odwiedzających. Do ważnych ośrodków turystycznych należą miejscowości Międzyzdroje (149 tys.) oraz Dziwnów (89 tys.). W pasie nadmorskim przeważa sezonowa baza noclegowa o średnim standardzie. Istnieją tu także odcinki słabo zagospodarowane pod względem turystycznym oraz trudno dostępne lub niedostępne dla turystów ze względów przyrodniczych i wojskowych (część obszaru wyspy Wolin).

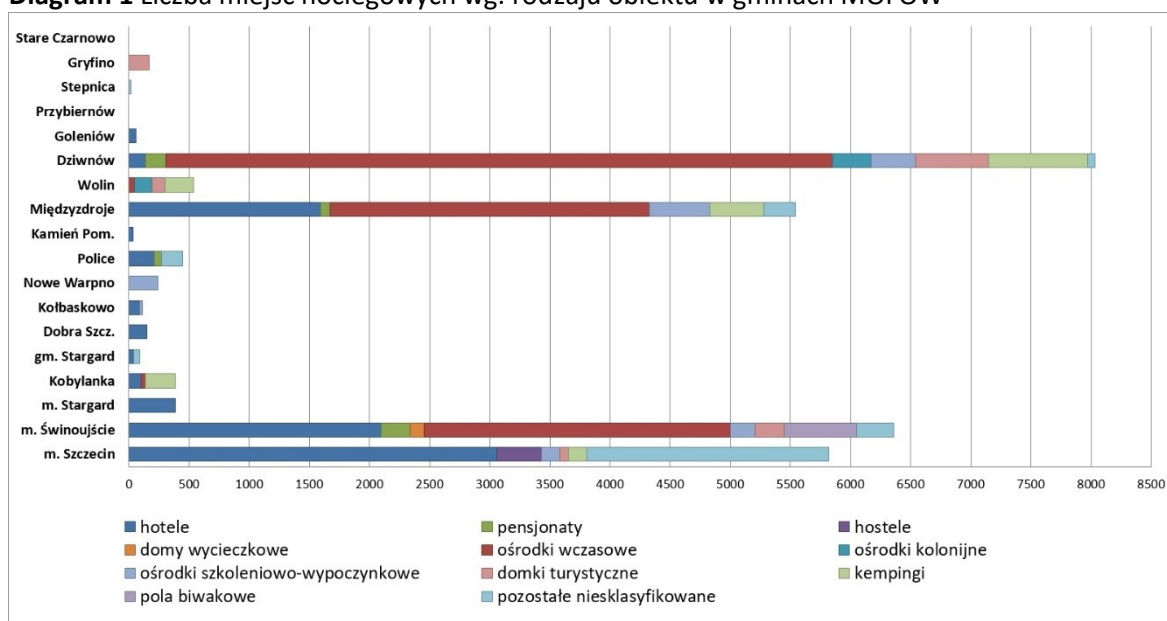
2.3. Zalew Szczeciński i ujście Odry, Szczecin

W tym obszarze głównymi celami turystyki są Szczecin (turystyka miejska i biznesowa) oraz Zalew Szczeciński, jezioro Dąbie, Miedwie i obszar Międzyodrza. Obiekty i wydarzenia kulturalne na tym obszarze w przeważającej mierze są skupione w Szczecinie. Wśród obiektów turystycznych na uwagę zasługują m.in. gotyckie kościoły, Zamek Książąt Pomorskich, Wały Chrobrego, Cmentarz Centralny, a także gwiazdzisty układ urbanistyczny śródmieścia wraz z zabudową secesyjną. Ważnymi obiektami promującymi Szczecin i przyciągającymi turystów są nowe obiekty architektoniczne o funkcji kulturowej tj. Filharmonia im. Karłowicza (nagroda im. Miesa van der Rohe 2015) oraz sąsiadujące z nią Centrum Dialogu „Przełomy” uznane, za najlepszą przestrzeń publiczną Europy (European Prize for Urban Public Space 2016).

Systematycznie rośnie baza infrastruktury wodnej. W ramach realizacji Zachodniopomorskiego Szlaku Żeglarskiego zbudowane zostały mariny i przystanie w Szczecinie, Wolinie, Wapnicy (gmina Międzyzdroje), Kamieniu Pomorskim, Dziwnowie, Darłowie i Kołobrzegu. Realizowane są również inne inicjatywy przywodne jak np. przystań na Kanale Młyńskim w Stepnicy, przystań w Gąsierzynie, przystań w Kopicach (gmina Stepnica), przystań w Lubczynie (gmina Goleniów), bulwary nadodrzańskie i miejsca postojowe w Gryfinie. Liczącymi się odbiorcami usług turystyki wodnej są turyści z Niemiec. Odrą przez Szczecin, prowadzi najkrótsza droga na Bałtyk dla mieszkańców Berlina i Brandenburgii.

W ujściu Odry i nad Zalewem Szczecińskim znajduje się 9,1 tys. miejsc noclegowych (7,5% ogółu miejsc noclegowych województwa), z których w 2014 roku skorzystało 491 tys. turystów (21,9% turystów przybywających do województwa). Średni pobyt turysty w tej strefie wynosi 2 dni. Głównym ośrodkiem turystycznym, zarówno na tym obszarze, jak i w całym województwie, jest Szczecin, w którym z noclegu w 2015 r. skorzystało 389 tys. turystów, z czego 1/3 to turyści zagraniczni. Wśród obcokrajowców odwiedzających Szczecin 46% stanowią Niemcy, 17% Duńczycy, 6% Szwedzi i 5% Norwedzy. W mieście przeważa całoroczna baza noclegowa z dużym udziałem hoteli o wyższym standardzie. Cała strefa jest obszarem wypoczynku weekendowego mieszkańców stolicy województwa.

Diagram 1 Liczba miejsc noclegowych wg. rodzaju obiektu w gminach MOFOW



Źródło: opracowanie własne zespołu Last Mile na podstawie danych pozyskanych z Banku Danych Lokalnych, 2015r.

2.4. Pochodzenie gości

Obecnie brak danych dotyczących struktury pochodzenia turystów dla całego obszaru MOFOW-SOM. Według danych z roku 2014 w skali całego województwa w odniesieniu do ruchu turystycznego wśród obcokrajowców dominowali obywatele Niemiec (345 tys.), Szwecji (6,5 tys.), Danii (4 tys.) i Rosji (2 tys.). Najwięcej gości korzysta z oferty ośrodków wczasowych i hoteli (stałe rosnący odsetek). Blisko 12% turystów przebywało w uzdrowiskach i zakładach uzdrowiskowych.

2.5. Systemy informacji turystycznej

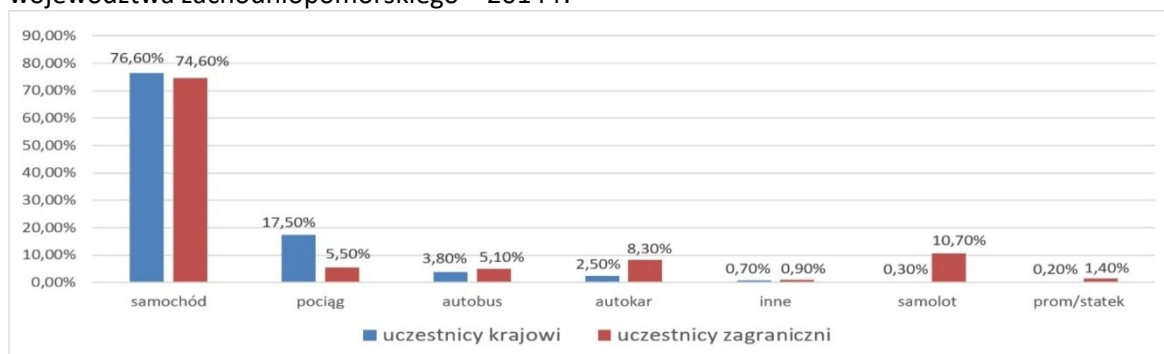
Na obszarze MOFOW-SOM brak obecnie spójnego jednolitego systemu informacji turystycznej. Na podstawie badania krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim z 2014 roku⁴ wynika wprost, że brak ujednoliconego, kompleksowego i łatwego w obsłudze systemu informacji w znacznym stopniu ogranicza dostępność regionu dla nowych odwiedzających. Prawie 50% ankietowanych turystów krajowych i 40% turystów zagranicznych jako źródło wiedzy o regionie wskazało wcześniejszy pobyt, 30% czerpie swoją wiedzę od rodziny i znajomych a jedynie 13% z Internetu. Jest to silna przesłanka dla władz samorządowych, operatorów turystycznych, osób prowadzących zaplecze noclegowe oraz przewoźników – bez wspólnej i kompleksowej oferty pozyskanie nowych turystów krajowych i zagranicznych będzie bardzo trudne. Jednocześnie badania wskazują jakich informacji oczekują turyści: o miejscach wartych zobaczenia (71,4%), zakwaterowaniu (49,3%), imprezach kulturalnych (31,7%), szlakach turystycznych (31,3%) i o wyżywieniu (31,3%). Na dalszych miejscach znalazły się informacje dotyczące możliwości dojazdu oraz imprez sportowych. Obecnie trwają prace nad uruchomieniem jednej zintegrowanej platformy informacyjnej (e-turystyka), która ma oferować zarówno aktualizowane na bieżąco informacje o ofercie turystycznej (w tym kulturalnej) całego województwa jak i ma pozwalać na planowanie podróży w oparciu o aktualne oferty przewoźników.

⁴ Badanie krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim w 2014 roku. Raport z badań. Opracowanie zlecone przez Województwo Zachodniopomorskie, zrealizowane przez EU-Consult Sp. z o.o., Gdańsk 2014.

2.6. Podział modalny

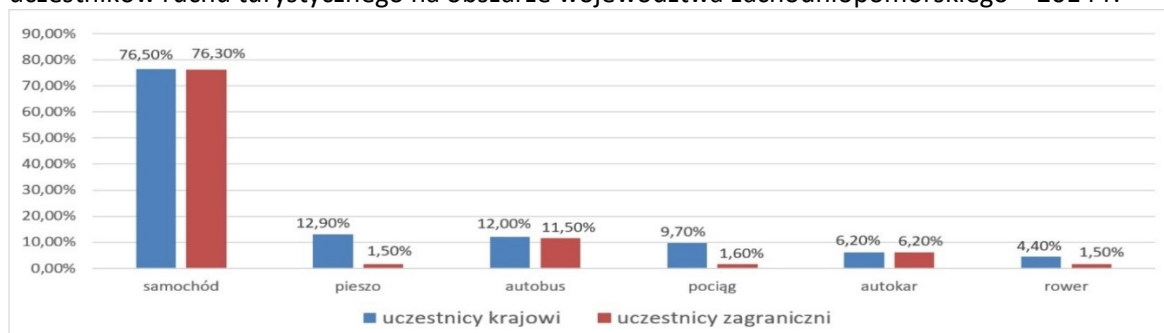
Obecnie brak danych dotyczących podziału modalnego związanego z ruchem turystycznym na obszarze MOFOW. Na podstawie opracowanego w roku 2014 raportu⁵ dotyczącego badań krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim wynika, że najchętniej wykorzystywanym i preferowanym środkiem transportu jest samochód prywatny, zarówno jeśli chodzi o przyjazd do województwa, jak i poruszanie się na miejscu pobytu. Aby zapobiec negatywnym skutkom takiej formy transportu w miejscowościach wypoczynkowych (tworzeniem się zatorów drogowych, narastającym problem miejsc parkingowych oraz pogarszającym się stanem powietrza), należy promować i wdrażać nowe elastyczne formy transportu dostosowane do bieżących potrzeb turystów.

Diagram 2 Środek transportu uczestników ruchu turystycznego wykorzystywany w podróży do województwa zachodniopomorskiego – 2014 r.



Źródło: opracowanie własne zespołu LM na podstawie *Badania krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim w 2014 roku*.

Diagram 3 Środek transportu wykorzystywany w podróży do atrakcji turystycznej przez uczestników ruchu turystycznego na obszarze województwa zachodniopomorskiego – 2014 r.



Źródło: opracowanie własne zespołu LM na podstawie *Badania krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim w 2014 roku*.

2.7. Wiejskie gminy turystyczne na obszarze MOFOW

W kolejnych punktach szczegółowej analizie poddano obszar czterech gmin nadmorskich Dziwnowa, Wolina, Kamienia Pomorskiego i Międzyzdrojów zidentyfikowanych jako wiejskie gminy turystyczne (patrz pkt 1.1). Identyfikacja najważniejszych miejsc turystycznych została przeprowadzona m.in. w oparciu o dane uzyskane od gmin.

⁵ Badanie krajowego i zagranicznego ruchu turystycznego w województwie zachodniopomorskim w 2014 roku. Opracowanie zlecone przez Województwo Zachodniopomorskie, realizacja: EU-Consult Sp. z o.o., Gdańsk 2014.

2.8 Gmina Dziwnów

2.8.1 Identyfikacja istotnych miejsc turystycznych

Najważniejsze miejsca turystyczne na terenie gminy:

- pas plaż i wybrzeża,
- marina w Dziwnowie,
- jezioro Martwa Dziwna w Dziwnowie,
- Aleja Gwiazd Sportu w Dziwnowie,
- Park Miniatur w Dziwnowie,
- leśne ścieżki rowerowe.



2.8.2 Istniejąca oferta transportowa skierowana do turystów

W sezonie wypoczynkowym do turystów kierowana jest oferta w postaci zwiększonej liczby połączeń oferowanych przez prywatnych przewoźników (busy). Uruchamiane są też statki turystyczne na linii Dziwnów – Kamień Pomorski, rejsy turystyczne po Bałtyku oraz kolejka elektryczna (Dziwnów Expres) oferująca 30 minutowe przejazdy turystyczne.

2.8.3 Główni interesariusze

Na podstawie informacji przekazanych przez gminę do potencjalnych interesariuszy projektu działających na obszarze gminy Dziwnów należy zaliczyć głównie hotele i ośrodki wypoczynkowe (m.in. Ośrodek Stary Dziwnów i Zastal w Dziwnowie, ośrodki Jantar, Maximus i Familijni w Dziwnówku, Wielki Błękit, Wrzos i Bajka w Łukęcinie oraz Marena, Rzemieślnik i Gryf w Międzywodziu) oraz operatorów atrakcji turystycznych (Park Miniatur Dziwnów). Ponadto zainteresowane projektem powinny być podmioty świadczące usługi okazynego transportu wodnego i wodnej rekreacji turystycznej oraz zarządcy i operatorzy marin i przystani jachtowych.

2.8.4 Istniejące systemy informacji turystycznej

Obecnie w Dziwnowie działa dostępne dla turystów Centrum Informacji Turystycznej (ul. Reymonta 10) oraz punkt informacji turystycznej działający w budynku Urzędu Miejskiego w Dziwnowie (ul. Szosowa 5). Gmina na swojej stronie internetowej (www.dziwnow.pl) posiada wydzieloną zakładkę „dla turysty”, gdzie można uzyskać wszelkie niezbędne informacje dotyczące m.in.: szlaków turystycznych, komunikacji, kąpielisk, bazy noclegowej, kamer internetowych i pozostałych oferowanych atrakcji. Niestety strona nie posiada opcji zmiany języka (np. na język angielski), co uniemożliwia pozyskiwanie informacji przez turystów zagranicznych.

2.8.5 Podział modalny

Brak danych odnośnie podziału modalnego na obszarze gminy w odniesieniu do przybywających turystów. Ze względu na brak bezpośredniego połączenia kolejowego można założyć, że dominującym systemem transportu jest indywidualny transport samochodowy.

2.8.6 Obecne rozwiązania zrównoważonej mobilności dla problemu „ostatniej mili” na obszarze.

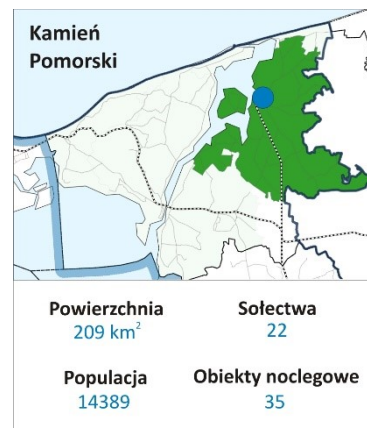
Gmina wskazuje na brak wystarczającej liczby połączeń pomiędzy miejscowościami położonymi na obszarze gminy: Międzywodziem, Dziwnowem, Dziwnówkiem i Łukęcinem (oraz poza nią – ze Szczecinem) zarówno w okresie sezonu turystycznego (oferta dla turystów) jak i poza nim (oferta dla mieszkańców). Brak transportu dostosowanego do potrzeb osób niepełnosprawnych (zarówno autobusy jak i busy prywatne nie są obecnie odpowiednio dostosowane).

2.9 Gmina Kamień Pomorski

2.9.1 Identyfikacja istotnych miejsc turystycznych

Najważniejsze miejsca turystyczne na terenie gminy:

- konkatedra św. Jana Chrzciciela w Kamieniu Pomorskim,
- uzdrowisko w Kamieniu Pomorskim,
- Marina Kamień Pomorski,
- Głaz Królewski na Wyspie Chrzęszczewskiej,
- park dinozaurów we Wrzosowie,
- gospodarstwa agroturystyczne (np. Radawka, Stawno).



2.9.2 Istniejąca oferta transportowa skierowana do turystów

W sezonie wypoczynkowym do turystów kierowana jest oferta w postaci zwiększonej liczby połączeń oferowanych przez prywatnych przewoźników (busy). Uruchamiane są też statki turystyczne na linii Dziwnów – Kamień Pomorski.

2.9.3 Główni interesariusze

Na podstawie informacji przekazanych przez gminę wynika, że nie występują znaczące podmioty działające w branży turystycznej o dużej skali. Interesariuszem projektu mogą stać się m.in. Uzdrowisko Kamień Pomorski (Sanatorium „Chrobry” i „Dąbrówka”, Szpital Uzdrowski „Mieszko” i Zakład Przyrodolecznictwa „Feniks”), lokalna branża hotelarska (m.in. Hotel Mieszko II, Hotel pod Muzami, Kwartal Dominikański), ośrodki wypoczynkowe na terenie gminy (w tym agroturystyka) oraz zarządca Mariny Kamień Pomorski.

2.9.4 Istniejące systemy informacji turystycznej

Obecnie w Kamieniu Pomorskim działa punkt informacji turystycznej (Plac Katedralny 5). Gmina informuje również o ofercie skierowanej do turystów poprzez swoją stronę internetową (www.kamienpomorski.pl). Można tam znaleźć: informator turystyczny, informacje o atrakcjach i szlakach turystycznych, miejscach noclegowych, marinie, uzdrowisku oraz inne niezbędne dla turystów informacje. Strona obsługiwana jest w języku polskim, angielskim oraz niemieckim. Posiada również tryb wyświetlania dla osób niedowidzących.

2.9.5 Podział modalny

Brak danych odnośnie podziału modalnego na obszarze gminy w odniesieniu do przybywających turystów.

2.9.6 Obecne rozwiązania zrównoważonej mobilności dla problemu „ostatniej mili” na obszarze

Na terenie gminy brak obecnie komunikacji gminnej. Do dyspozycji turystów i mieszkańców pozostaje wyłącznie taxi i usługi prywatnych przewoźników. Brak połączeń komunikacyjnych z mniejszymi miejscowościami w gminie. Brak zorganizowanego i skoordynowanego transportu pomiędzy dworcem kolejowym (ostatni przystanek) a np. miejscowościami nadmorskimi. Zarówno dworce, jak i pojazdy nie są w dostateczny sposób dostosowane do przewozu osób niepełnosprawnych.

2.10 Gmina Międzyzdroje

2.10.1 Identyfikacja istotnych miejsc turystycznych

Najważniejsze miejsca turystyczne na terenie gminy:

- plaże oraz obszar mola (deptak, Aleja Gwiazd),
- Woliński Park Narodowy – w tym muzeum (ok. 30 tys. odwiedzających rocznie), rezerwat pokazowy żubrów (ok. 11 tys. odwiedzających rocznie),
- Bałtycki Park Miniatur,
- port jachtowy w Wapnicy,
- Muzeum Bunkier V3 w Wicku Zalesiu.



2.10.2 Istniejąca oferta transportowa skierowana do turystów

W gminie Międzyzdroje na ofertę skierowaną do turystów składają się m.in.: linia busów na trasie Międzyzdroje – Lubin (dojazd do mariny w Wapnicy i muzeum w Wicku), prywatne kolejki elektryczne łączące centrum miasta z atrakcjami turystycznymi (Bałtycki Park Miniatur), systemy wypożyczalni rowerów oraz riksze. Istnieją również okazjonalne (darmowe) dowozy turystów autokarem do atrakcji kulturalnych realizowanych przez Centrum Współpracy Międzynarodowej w Grodnie.

2.10.3 Główni interesariusze

Na podstawie informacji przekazanych przez gminę, do potencjalnych interesariuszy projektu należy zaliczyć branżę hotelarską (m.in. Hotel „Vienna House Amber Baltic” – ok. 74 tys. odwiedzających rocznie oraz hotele „Aurora”, „Wolin”, „Bagiński&Chabinka Spa”, „Vestina”, „Międzyzdroje”), Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze (PTTK) oraz operatorów atrakcji turystycznych (m.in. Bałtycki Park Miniatur, Planetarium, kino Eva) i zarządców marin (port w Wapnicy - ok. 12 tys. odwiedzających rocznie).

2.10.4 Istniejące systemy informacji turystycznej

Obecnie w Międzyzdrojach istnieją punkty informacji turystycznej działające w ramach Międzynarodowego Domu Kultury w Międzyzdrojach (wydającego m.in. coroczny informator w języku polskim, niemieckim i angielskim z informacjami o bazie noclegowej), placówki PTTK oraz Biura podróży Viking Tour. Gmina informuje również o ofercie skierowanej do turystów poprzez swoją stronę internetową (www.miedzyzdroje.pl). Strona obecnie obsługiwana jest jedynie w języku polskim oraz posiada dodatkowe ułatwienia dla osób niedowidzących.

2.10.5 Podział modalny

Brak danych odnośnie podziału modalnego na obszarze gminy w odniesieniu do przybywających turystów.

2.10.6 Obecne rozwiązania zrównoważonej mobilności dla problemu „ostatniej mili” na obszarze

Gmina wskazuje, że istniejąca oferta transportowa w obrębie gminy jest niewystarczająca, zwłaszcza biorąc za kryterium sezonowość - zarówno w okresie letnim jak i w pozostałej części roku jest zbyt mała liczba połączeń, szczególnie w godzinach wieczornych. Pojazdy transportowe nie są dostatecznie przystosowane do transportu osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

2.11 Gmina Wolin

2.11.1 Identyfikacja istotnych miejsc turystycznych

Najważniejsze miejsca turystyczne na terenie gminy:

- Skansen Centrum Słowian i Wikingów,
- Woliński Park Narodowy,
- Muzeum Regionalne im. Andrzeja Kaubego,
- Rezerwat Archeologiczny - „Wzgórze Wisielców”,
- marina i basen jachtowy w Wolinie,
- Amber Baltic Golf Club - pole golfowe w Kołczewie.



2.11.2 Istniejąca oferta transportowa skierowana do turystów

Według danych otrzymanych z gminy, obecnie nie istnieje na jej terenie specjalna oferta transportowa skierowana do turystów. Wyjątek stanowią oferty prywatnych przewoźników, którzy w sezonie wypoczynkowym zwiększają liczbę oferowanych połączeń oraz dodatkowe połączenia kolejowe kursujące przez Wolin, uruchamiane przez Przewozy Regionalne.

2.11.3 Główni interesariusze

Do głównych interesariuszy związanych z sektorem turystyki można zaliczyć Stowarzyszenie Centrum Słowian i Wikingów odpowiedzialne za rozwój inicjatyw związanych z zachowaniem dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz za organizację jednego z najbardziej rozpoznawalnych wydarzeń kulturalnych województwa – Festiwalu Słowian i Wikingów. Drugim podmiotem jest Ośrodek Sportu i Rekreacji w Wolinie odpowiadający za zarządzanie m.in. portem jachtowym w Wolinie oraz infrastrukturą sportową. Należy również wymienić zarządców Amber Baltic Golf Club - pola golfowego w Kołczewie oraz firmę Pro Consulting, organizatora Western Piknik w Sułominie.

2.11.4 Istniejące systemy informacji turystycznej

W Wolinie punkt informacji turystycznej zlokalizowany jest w Muzeum Regionalnym im. Andrzeja Kaubego. Dodatkowo na stronie gminy (www.wolin.pl) w zakładce turystyka znajdują się wszelkie informacje niezbędne dla turystów (m.in.: o atrakcjach, wydarzeniach, komunikacji, historii i parkingach). Jest też bezpośrednie przekierowanie do punktu informacji turystycznej. Strona jest obsługiwana w języku polskim, angielskim, niemieckim, rosyjskim, szwedzkim i francuskim, co jest niewątpliwym udogodnieniem dla turystów.

2.11.5 Podział modalny

Brak danych odnośnie podziału modalnego na obszarze gminy w odniesieniu do przybywających turystów.

2.11.6 Obecne rozwiązania zrównoważonej mobilności dla problemu „ostatniej mili” na obszarze

Obecnie brak jest na terenie gminy zrównoważonych rozwiązań transportowych dla problemu ostatniej mili. Wyraźnym problemem jest obsługa komunikacyjna rozproszonych sołectw. Brak obecnie systemu komunikacji publicznej, który zapewniłby odpowiedni stopień dostępności do wielu wykluczonych komunikacyjnie obszarów. Przewoźnicy prywatni obsługują jedynie najbardziej rentowne trasy.

2.12 Podsumowanie – wiejskie gminy turystyczne na obszarze MOFOW.

Wskazane gminy charakteryzują się znacznym i różnorodnym potencjałem turystycznym. Na obszarze występują warunki zarówno do rozwoju turystyki opartej o naturalne zasoby środowiskowe: bałtyckie plaże w Międzyzdrojach i Dziwnowie, Woliński Park Narodowy, wody Zalewu Szczecińskiego, Zalewu Kamieńskiego i rzeki Dziwniej, ale również wykorzystującej zaplecze sanatoryjne i lecznicze (Kamień Pomorski) oraz zasoby historyczno-archeologiczne (Wolin).

Mimo bliskiego sąsiedztwa gminy nie prowadzą obecnie wspólnych działań związanych z rozwojem skoordynowanych polityk skierowanych na kwestie turystyczne i transportowe. Funkcjonuje współpraca m.in. w ramach Lokalnej Grupy Działania „Partnerstwo w Rozwoju”, do której należą gminy, jednak jest ona skupiona w obszarze aktywizacji mieszkańców (m.in. poprzez wzmacnianie kapitału społecznego, wspieranie przedsiębiorczości i rozwijanie usług lokalnych).

Na badanym obszarze brak jest obecnie skierowanej do turystów oferty transportowej działającej na obszarze ponadgminnym. Brak jest rozwiązania, które łączyłoby potencjały turystyczne obszaru pozwalając na łatwe przemieszczanie się użytkowników pomiędzy gminami (rozładowanie ruchu turystycznego w sezonie). Brak jest również wspólnego systemu informowania o ofercie turystycznej obszaru oraz wspólnej polityki promowania lokalnych produktów turystycznych.

Na obszarze istnieje dostateczna baza potencjalnych interesariuszy projektu. Poza samorządami gmin można do niej zaliczyć przede wszystkim rozwiniętą branżę hotelową, zarządców lokalnych atrakcji turystycznych, zarządców marin i przystani jachtowych oraz prywatnych przewoźników, którzy mogą być zainteresowani nowymi rentownymi obszarami realizacji usług przewozowych.

Obecnie gminy nie prowadzą badań i analiz związanych ze strukturą ruchu turystycznego oraz podziałem modalnym, związanym ze sposobem dotarcia do obszaru oraz poruszania się po nim.

Wszystkie wybrane gminy w różnym stopniu i w ramach różnych uwarunkowań stykają się z problematyką ostatniej mili. Gminy Międzyzdroje i Dziwnów, leżące bezpośrednio nad morzem, poza niedostateczną ofertą transportu publicznego skierowaną do mieszkańców muszą zmagać się z rozładowaniem intensywnego ruchu turystycznego w sezonie. Ponadto gmina Dziwnów, będąca jedyną gminą w badanym obszarze bez bezpośredniego dostępu do linii kolejowej, szuka możliwości związanych z ułatwieniem do niej dostępu (najbliższy dworzec kolejowy w Kamieniu Pomorskim). Gminy Wolin i Kamień Pomorski ze względu na swoje uwarunkowania przestrzenne, poszukują rozwiązań dla problemu obsługi rozproszonej sieci osadniczej. Duża liczba sołectw znajdująca się na obszarze gmin znacznie utrudnia uruchomienie regularnej sieci połączeń transportu publicznego, w związku z czym gminy te są szczególnie zainteresowane możliwościami elastycznych systemów transportowych. Koszt utrzymania komunikacji publicznej jest szczególnie wysoki w gminach rozległych i o małej gęstości sieci osadniczej. Jest to z kolei przyczyną niewystarczającej dostępności do komunikacji publicznej dla mieszkańców małych miejscowości, zwłaszcza tych oddalonych od siedziby gminy.

W kwestii dostępności taboru dla osób niepełnosprawnych, w związku z praktycznie nieistniejącym transportem publicznym organizowanym przez gminy, usługi transportowe są wykonywane przez prywatnych przewoźników. Tabor prywatny w większości nie jest dostosowany do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych. Podobny brak dostosowania dotyczy również infrastruktury większości przystanków (brak udogodnień dla osób niedowidzących, zbyt wysokie krawężniki, brak odpowiedniego systemu informacji).

3 Uwarunkowania regionalne odnośnie transportu zrównoważonego

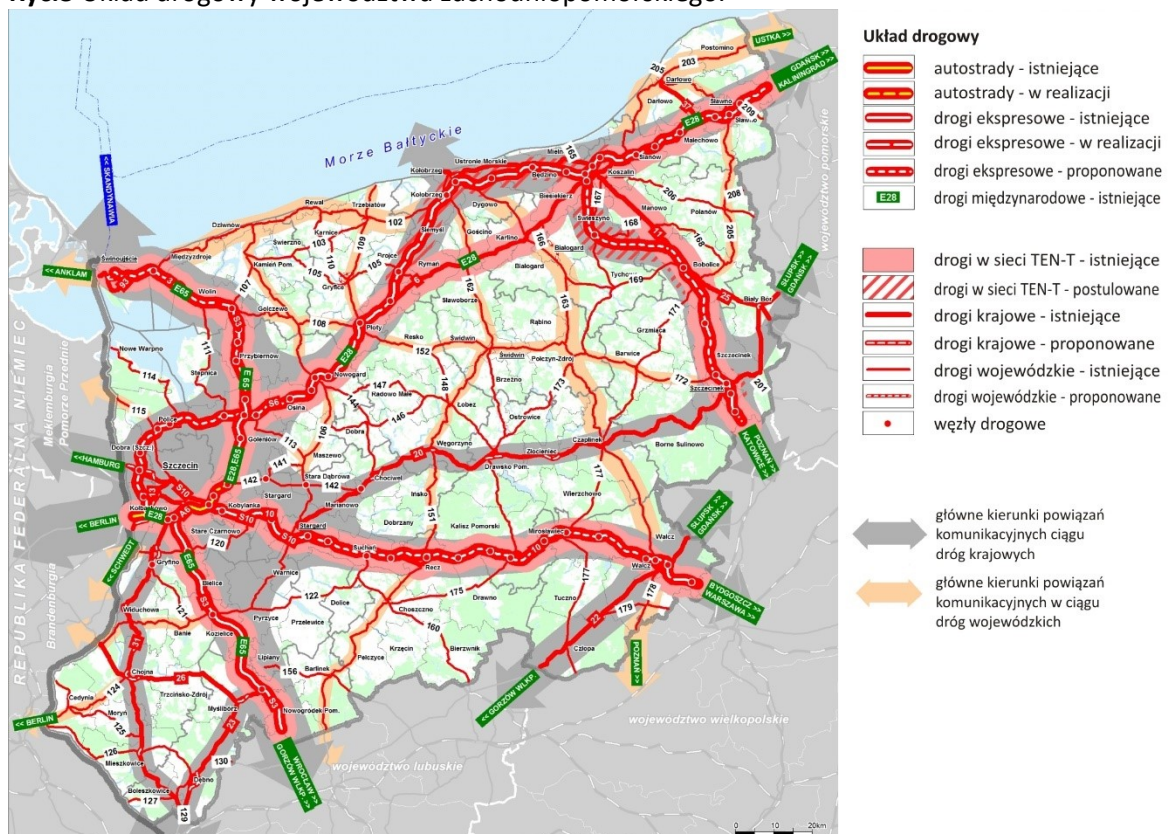
3.1 Ogólna sieć transportowa i systemy transportu zrównoważonego

3.1.1 Ogólna sieć transportowa województwa (Region NUTS-2)

Województwo zachodniopomorskie jest najbardziej oddalonym od stolicy kraju, a wewnątrz województwa (środkowa i wschodnia część) znajdują się obszary o najgorszej dostępności do dużych miast w Polsce. Z drugiej strony położenie przygraniczne, dostępność do europejskiego systemu autostrad a także bliskość transportu morskiego sprawia, że dostępność europejska (do państw Europy Zachodniej) jest jedną z najlepszych w kraju. Położenie geograficzne, przestrzenny rozkład sieci osadniczej oraz duży sezonowy ruch turystyczny stwarza wyzwania dla rozwoju infrastruktury i organizacji transportu.

Tranzytowy charakter regionu wynika z nadgranicznego położenia, w którym krzyżują się połączenia międzynarodowe w układzie północ-południe (ze Skandynawii do Europy Południowej) i wschód-zachód (z Europy Zachodniej do państw nadbałtyckich i dalej do Azji). Podstawowy szkielet transportowy województwa tworzy infrastruktura objęta umowami i inicjatywami międzynarodowymi (AGR, AGC/AGTC, AGN oraz transeuropejska sieć transportowa TEN-T). Duży udział w procesie rozwoju i integracji transportu mają też inicjatywy polityczne i projekty międzynarodowe takie jak Środkowoeuropejski Korytarz Transportowy CETC-ROUTE65 łączący Skandynawię z południem Europy.

Ryc.3 Układ drogowy województwa zachodniopomorskiego.



Źródło: opracowanie własne zespołu RBGPWZ – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

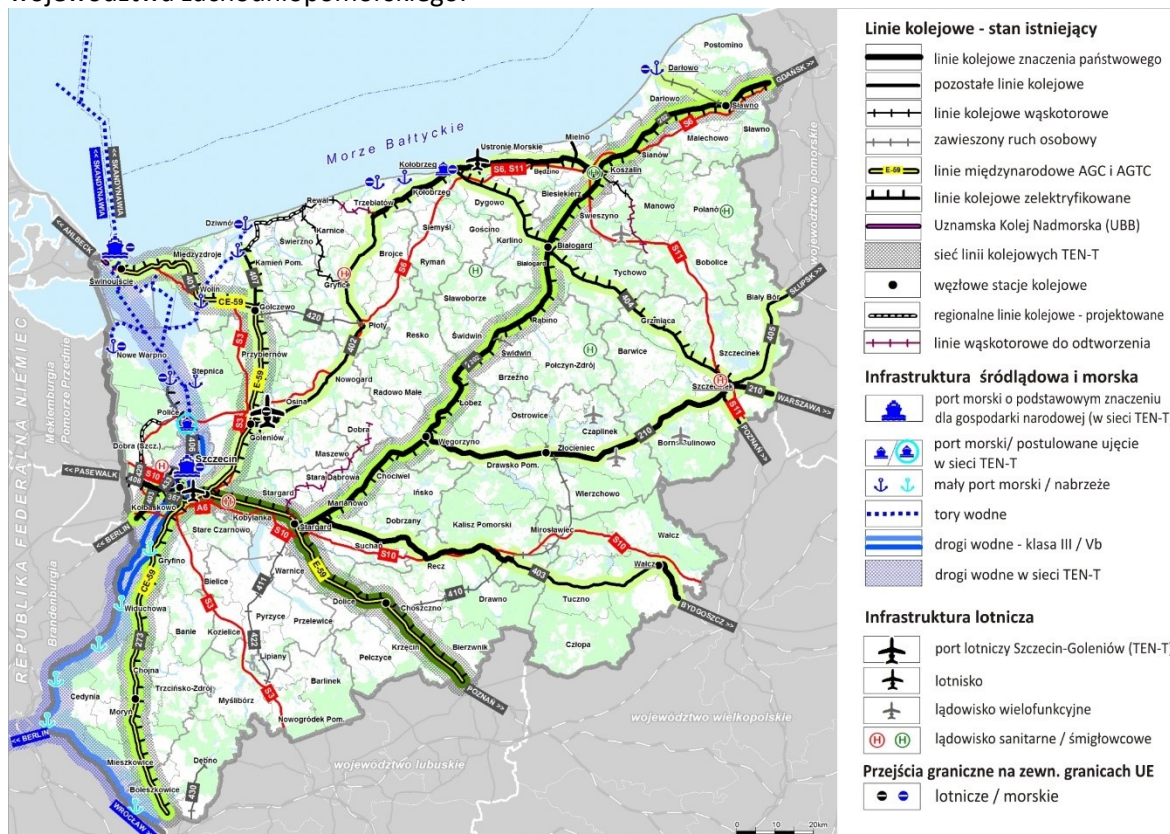
Sieć dróg kołowych

Sieć publicznych dróg kołowych w województwie w 2015 r. wynosiła 19919,3 km z czego 12702,3 km to drogi utwardzone ulepszone. Na terenie województwa z pośród 1136,3 km dróg krajowych 25,3 km to autostrady, a 135,1 km to drogi ekspresowe. Wskaźnik gęstości dróg twardych ulepszonych (55,5/ km²) jest po województwie warmińsko-mazurskim najniższy w kraju (średnio w Polsce 85,8/ km²). Na wskaźnik ten wpływa niska gęstość zaludnienia i struktura sieci osadniczej, co obrazuje wskaźnik gęstości dróg ulepszonych na 10 tys. mieszkańców (74,3), który przekracza średnią krajową (69,8).

Sieć dróg kolejowych

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się stosunkowo dobrym skomunikowaniem z pozostałą częścią kraju i Europy – bezpośrednio w kierunku Berlina i Hamburga, a także w kierunku Skandynawii (połączenia promowe ze Świnoujścia). Poważnym mankamentem sieci kolejowej jest brak bezpośredniego połączenia pomiędzy istotnymi ośrodkami regionu jak np. z Gorzowem Wielkopolskim (województwo lubuskie) czy z centrum Świnoujścia. Istotnym niedostatkiem sieci kolejowej i połączeń pasażerskich jest niewielka obsługa kolejowa pasa nadmorskiego. Długość eksploatowanych linii kolejowych (według danych z GUS na rok 2015) wynosi ogółem 1183 km, z czego 422 km to linie co najmniej dwutorowe. Długość linii zelektryfikowanych wynosi 750 km.

Ryc.4 Układ kolejowy, infrastruktura śródlądowa i morska oraz infrastruktura lotnicza województwa zachodniopomorskiego.



Źródło: opracowanie własne zespołu RBGPWZ – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

3.1.2 Ogólna sieć transportowa obszaru MOFOW-SOM

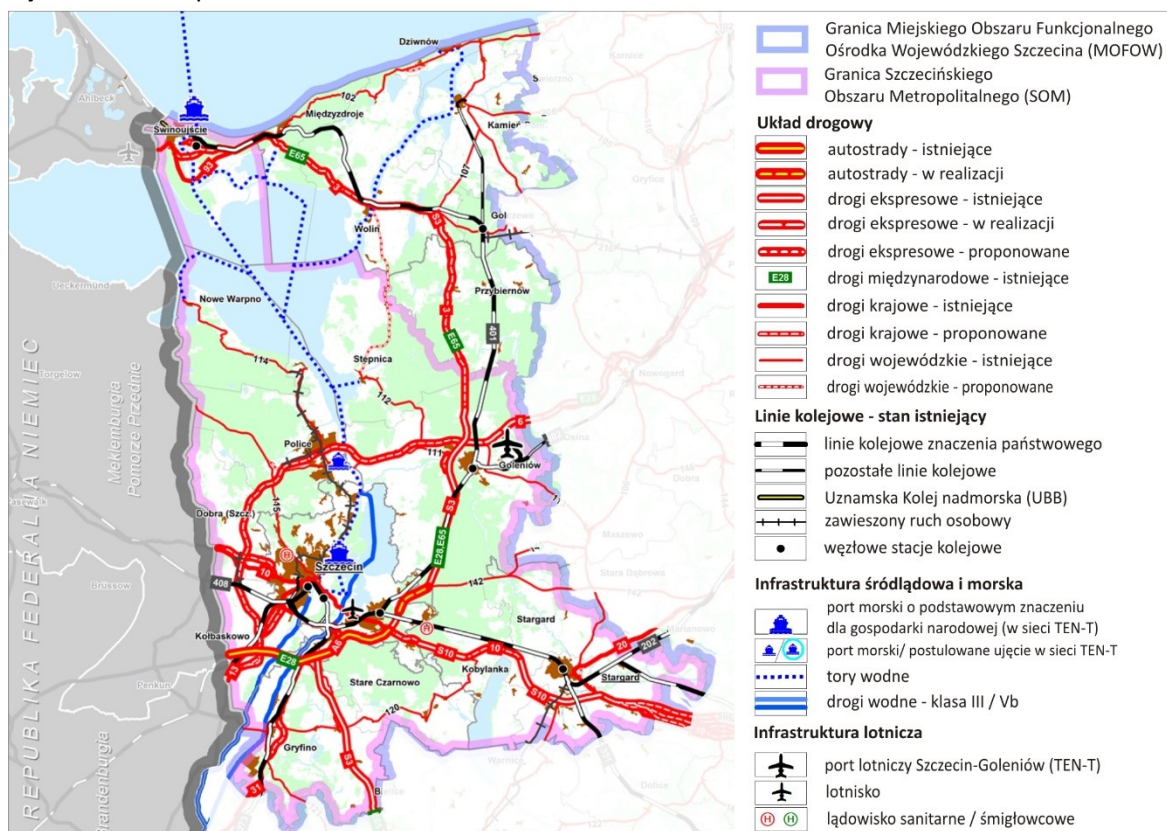
Układ komunikacyjny MOFOW-SOM jest wypadkową szczególnych uwarunkowań przestrzennych i środowiskowych o nietypowej strukturze w skali kraju. Strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru rozdziela dolina Odry oraz wody Zalewu Szczecińskiego i Świny.

Wyraźny podział aglomeracji przez wymienione bariery geograficzne oraz funkcje jakie pełnią poszczególne ośrodki determinuje powiązania komunikacyjne i problemy w funkcjonowaniu transportu. Objawiają się one koniecznością pokonywania dużych odległości, mimo stosunkowo dość bliskich relacji w linii prostej. Przykładowo odległość między Nowym Warpem a Świnoujściem w linii prostej wynosi 21 km a odległość drogowa 148 km.

Obecnie połączenie drogowe w ciągu drogi krajowej nr 3 do Świnoujścia poprzez przeprawę promową między wyspami Uznam i Karsibór charakteryzuje się ograniczoną przepustowością. Szczególnie w okresie letnim dostęp do miasta nie odbywa się płynnie, co spowodowane jest dużym napływem turystów, którzy nie są na bieżąco obsługiwani. W latach 2017-2022 planowana jest inwestycja związana z realizacją tunelu łączącego wyspy Uznam i Wolin.

Kolejnym ważnym uwarunkowaniem przestrzennym jest rozmieszczenie portów na południowym wybrzeżu Bałtyku i morskich wodach wewnętrznych oraz skrajnie peryferyjne położenie Świnoujścia i Szczecina względem centrum kraju, przy jednoczesnym braku bezpośredniego połączenia drogowego klasy ekspresowej z Warszawą (od 15 maja 2014 r. Szczecin uzyskał bezpośrednie połączenie z Warszawą drogą ekspresową S3 i autostradą A2, problem w dalszym ciągu dotyczy Świnoujścia).

Ryc.5 Sieć transportowa obszaru MOFOW



Źródło: opracowanie własne zespołu RBGPWZ – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

Odmienne sytuacja przedstawia się w przypadku połączenia z Berlinem, dla którego obszar MOFOW-SOM może stanowić zaplecze portowe. Szczecin dysponuje wodnym śródlądowym połączeniem z aglomeracją berlińską i dalej Europą Zachodnią. Porty morskie w Szczecinie i Świnoujściu, zwłaszcza połączenia promowe, zapewniają komunikację z miastami nadbałtyckimi. Infrastrukturę komunikacyjną uzupełniają dodatkowo porty lotnicze – międzynarodowy port lotniczy w Goleniowie oraz port lotniczy w Heringsdorf (położony 11 km od Świnoujścia po stronie niemieckiej).

Położenie Szczecina na skrzyżowaniu ważnych europejskich szlaków transportowych (AGR, AGC, AGTC, AGN, korytarz TEN-T) warunkuje możliwości dalszego rozwoju obszaru metropolitalnego. Intermodalny charakter korytarzy transportowych, na które składają się skupione w jednym miejscu drogi kołowe, szynowe, porty morskie i śródlądowe oraz międzynarodowy port lotniczy w połączeniu ze szczególnym położeniem obszaru w Europie i w Regionie Morza Bałtyckiego stanowią o wyjątkowym potencjale transportowym regionu.

3.1.3 Infrastruktura drogowa

Na obszarze MOFOW-SOM położone są istotne dla regionu i kraju szlaki komunikacyjne w postaci dróg krajowych m.in. droga nr 10 (w kierunku Warszawy), nr 13 (w kierunku przejścia granicznego w Rosówku) oraz nr 20 (w kierunku Trójmiasta). Uzupełnienie całego układu stanowią drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne, a także drogi po stronie niemieckiej odzwierciedlające powiązania przestrzenne i faktyczny transgraniczny zasięg obszaru funkcjonalnego Szczecina.

3.1.4 Infrastruktura kolejowa

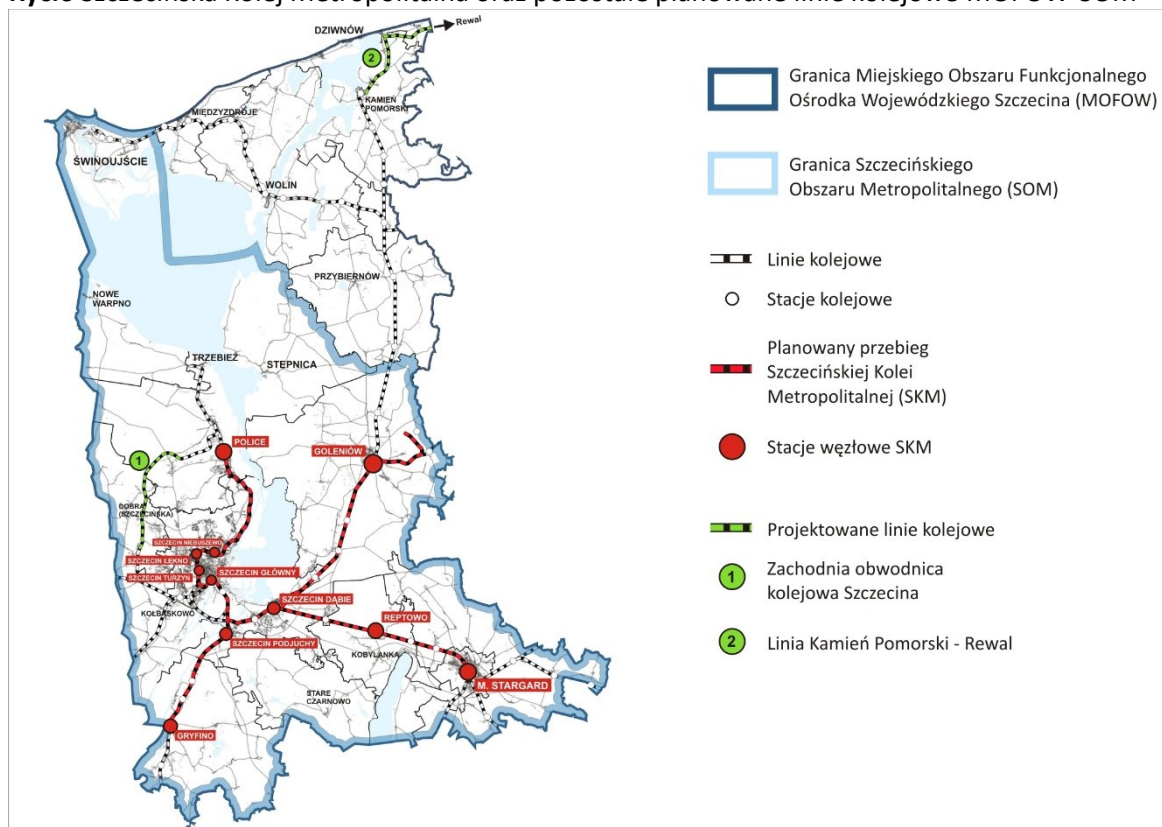
Głównymi generatorami ruchu kolejowego w MOFOW-SOM są porty morskie oraz duże stacje: Szczecin Główny, Szczecin Dąbie, Stargard a w okresie letnim także Świnoujście i Międzyzdroje. Sieć kolejowa łączy większość gmin obszaru. Połączenia największych ośrodków takich jak Szczecin, Stargard, Świnoujście, Goleniów, Police czy Gryfino ze Szczecinem są dwutorowe i zelektryfikowane. Jednotorowa, zelektryfikowana linia kolejowa łączy miejscowości Wysoka Kamieńska i Kamień Pomorski. Linia do Polic i Trzebieży nie jest udostępniona dla ruchu pasażerskiego, a na liniach w gminach Dobra i Kołbaskowo brak przystanków.

Ważnym elementem układu transportowego jest szczeciński węzeł kolejowy, wraz z powiązaniami zewnętrznymi w tym transgranicznymi w kierunku Berlina i Lubeki/Hamburga.

W 2015 roku opracowano dokument „Studium wykonalności Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej”. Szczecińska Kolej Metropolitalna ma połączyć Szczecin z Policami, Goleniowem, Stargardem i Gryfinem. Projekt obejmuje także rewitalizację starych stacji kolejowych oraz remonty torowisk. Planowana realizacja projektu przewidziana jest na 2022 rok.

Dodatkowo w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej planowana jest realizacja Zachodniego Kolejowego Obejścia Szczecina (oznaczenie nr 1 na Ryc.6). Planowany układ sieci kolejowej usprawni możliwości tworzenia połączeń kolejowych wewnątrz MOFOW-SOM oraz umożliwi nowe połączenia zewnętrzne z regionem, całym obszarem kraju oraz obszarem transgranicznym. Planowana jest również rozbudowa linii kolejowej na trasie Kamień Pomorski – Rewal (oznaczenie nr 2 na Ryc.6).

Ryc.6 Szczecińska Kolej Metropolitalna oraz pozostałe planowane linie kolejowe MOFOW-SOM



Źródło: opracowanie własne zespołu LAST MILE RBGPWZ

3.1.5 Infrastruktura transportu lotniczego

System transportu lotniczego MOFOW-SOM opiera się głównie o port lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność, położony ok. 46 km od centrum Szczecina. Port lotniczy obsługuje głównie połączenia krajowe (Warszawa), międzynarodowe (Skandynawia, Wielka Brytania) oraz połączenia czarterowe. Terminal ma teoretyczną przepustowość ok. 700 – 750 tys. pasażerów rocznie. Istniejące w Szczecinie lotnisko w Dąbiu nie pełni funkcji komunikacyjnych, lecz funkcję aeroklubu. Poza obszarem MOFOW-SOM, 11 km od centrum Świnoujścia po stronie niemieckiej, funkcjonuje port lotniczy Heringsdorf oferujący regularne połączenia m.in. do Dusseldorfu, Frankfurtu nad Menem, Stuttgartu oraz Berna i Linz.

3.1.6 Infrastruktura transportu wodnego morskiego i śródlądowego

Najważniejszymi portami na obszarze MOFOW-SOM, w tym także dla gospodarki narodowej kraju, są porty w Szczecinie i Świnoujściu (odpowiedzialnym za obsługę większości morskiego ruchu pasażerskiego). Liczącym się portem jest także port w Policach. Pozostałe porty zlokalizowane nad Zalewem Szczecińskim lub przy ujściu Odry (Trzebież, Nowe Warpno, Stepnica, Wolin), nad Zalewem Kamieńskim (Kamień Pomorski) oraz na pozostałej części wybrzeża (Międzyzdroje, Dziwnów) są małymi portami turystycznymi i rybackimi. Najistotniejszym elementem sieci transportu wodnego jest Odrzańska Droga Wodna łącząca porty i ośrodki obszaru ze Śląskiem, a w kierunku zachodnim kanałami Odra-Sprewa i Odra-Hawela z aglomeracją berlińską oraz zachodnią częścią kontynentu europejskiego.

Położenie nad wodą to, oprócz rozwoju gospodarki morskiej i funkcji portowych, przede wszystkim szansa na rozwój turystyki. Potencjał, jakim w tym zakresie dysponuje Szczecin, jest wyjątkowy w skali całego kraju. Właściwe jego wykorzystanie jest uwarunkowane sprawnym

dostępem zarówno od strony lądu, jak i wody. Między innym w tym celu, w ramach projektu dofinansowanego ze środków UE, powstał Zachodniopomorski Szlak Żeglarski – sieć blisko położonych w stosunku do siebie portów i przystani jachtowych będących atrakcyjnym produktem turystycznym. Oprócz modernizacji istniejącej infrastruktury wybudowano nowe przystanie w Kamieniu Pomorskim, Dziwnowie, Darłowie, Wapnicy, basen jachtowy na Wolinie oraz przystań jachtową na Wyspie Grodzkiej w Szczecinie.

3.2 Transport publiczny na obszarze MOFOW-SOM

Obecnie system zbiorowego transportu publicznego na obszarze MOFOW-SOM tworzą:

- komunikacja kolejowa,
- komunikacja tramwajowa (wyłącznie w granicach administracyjnych Szczecina),
- komunikacja autobusowa miejska (Szczecin, Police, Stargard, Świnoujście, Goleniów) i podmiejska,
- transport promowy (połączenie z wyspą Uznam).

Systemy te, w obrębie Szczecina, są wspierane dodatkowo przez system infrastruktury współdzielonej w postaci systemu typu *bikesharing* (rowery miejskie Bike_S). Opis systemu szczecińskich rowerów miejskich został przedstawiony w punkcie 5. *Rezultaty poprzednich projektów w dziedzinie transportu elastycznego.*

3.2.1 Komunikacja kolejowa

Głównymi składnikami sieci szynowego transportu zbiorowego na terenie obszaru metropolitalnego są połączenia kolejowe. Obecni operatorzy kolejowi działający na obszarze MOFOW-SOM to:

- PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o., której właścicielem są samorządy poszczególnych województw (Województwo Zachodniopomorskie jako współwłaściciel posiada 5,8% akcji), odpowiedzialne między innymi za markę REGIO (obecnie trwają prace nad nową marką - POLREGIO);
- PKP Intercity S.A., który jest przewoźnikiem krajowym należącym do PKP (spółka Skarbu Państwa) i obsługuje przewozy dalekobieżne (pośpieszne – TLK, InterCity oraz ekspresowe - InterCity) łączące obszar MOFOW-SOM m.in. z Poznaniem, Wrocławiem, Krakowem, Warszawą, Katowicami, Łodzią czy Trójmiastem;
- DB Regio AG, który jest niemieckim przewoźnikiem krajowym należącym do koncernu Deutsche Bahn, zajmującym się regionalnymi przewozami kolejowymi, obsługuje połączenia ze Szczecina w kierunku Angermünde - Berlina oraz Pasewalku – Lubeki;
- UsedomerBäderbahn GmbH (UBB) będący niemiecką spółką transportową (zależną od Deutsche Bahn) obsługującą połączenia międzynarodowe z centrum Świnoujścia od granicy państwa (i dalej do nadmorskich miejscowości na Wyspie Wolin leżących po stronie niemieckiej);

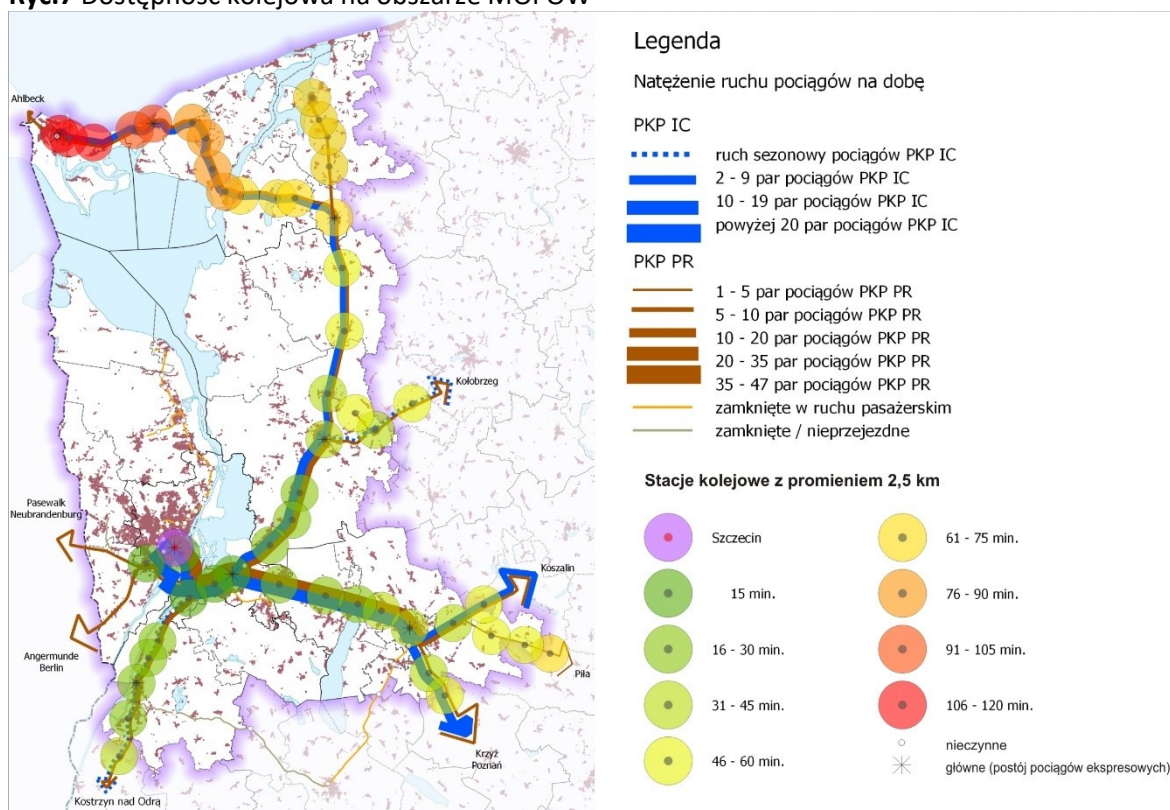
Obsługą transportu kolejowego w województwie oraz na terenie MOFOW zajmuje się samorząd województwa, jako udziałowiec PKP Przewozów Regionalnych. Łącznie wykorzystywanych jest obecnie w ruchu pasażerskim około 182 kilometrów linii kolejowych oraz 35 stacji i dworców. Największymi z nich są Szczecin Główny, Stargard, Świnoujście, Goleniów i Gryfino.

Obecna liczba połączeń w dni powszednie w relacjach na terenie MOFOW-SOM (stan z dnia 20.01.2017 r.):

- Szczecin - Stargard – 47,
- Szczecin - Gryfino – 17,
- Szczecin - Goleniów – 22,
- Szczecin - Świnoujście – 12,
- Szczecin – Kamień Pomorski – 5.

Dodatkowo wzmocnienie kierunku w stronę Świnoujścia i Międzyzdrojów następuje poprzez wprowadzanie dodatkowych pociągów w sezonie letnim (opisane w punkcie 4.3).

Ryc.7 Dostępność kolejowa na obszarze MOFOW



Źródło: opracowanie własne zespołu RBGPWZ – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

3.2.2 Komunikacja tramwajowa

Na obszarze MOFOW-SOM infrastruktura tramwajowa istnieje jedynie na terenie Miasta Szczecin. Sieć tramwajowa w Szczecinie liczy łącznie 110 kilometrów długości (około 64 km torowisk) i jest wykorzystywana przez 12 linii tramwajowych łączących ok 90 przystanków. W sierpniu 2015 został uruchomiony Szczeciński Szybki Tramwaj, który połączył prawobrzeżną część miasta z centrum. Organizatorem transportu tramwajowego jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie zlecający przewozy spółce Tramwaje Szczecińskie.

3.2.3 Komunikacja autobusowa

Transport publiczny w postaci komunikacji autobusowej istnieje w Szczecinie, Świnoujściu, Stargardzie, Policach i Goleniowie.

Na terenie Szczecina głównym zarządcą sieci dróg jest Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego (ZDiTM Szczecin), obsługujący 53 linie dzienne o długości ponad 500 km. Dodatkowo obsługuje między innymi 11 linii regularnych w Policach oraz pomiędzy Policami a Szczecinem. Porozumienia międzygminne dotyczące zapewnienia lokalnego transportu zbiorowego są zawarte również z gminami Dobra, Gryfino oraz Kołbaskowo.

W Świnoujściu spółka Komunikacja Autobusowa obsługuje 5 linii miejskich oraz po jednej linii do Międzyzdrojów (linia nr 10 uruchomiona w ramach porozumienia międzygminnego). Obecna komunikacja transgraniczna jest w znacznej mierze utrudniona ze względu na zlikwidowane w roku 2016 połączenie autobusowe do Herringsdorfu oraz likwidację niemieckiej Linii Europejskiej 290/291. Obecnie trwają działania nad jej przywróceniem.

W Stargardzie za sieć połączeń odpowiedzialny jest Miejski Zakład Komunikacji obsługujący 20 linii miejskich (w tym linię nocną i pospieszną). Na podstawie porozumienia międzygminnego obsługuje również transport publiczny w sąsiadujących gminach Kobylanka oraz Stara Dąbrowa.

Na obszarze Goleniowa przewozy miejskie prowadzone są w formule przejazdów bezpłatnych. Przewóz wykonywany jest w ramach 8 kursów o zmiennej trasie zależnej od godziny (dostosowanej do zapotrzebowania mieszkańców), ponadto darmowa komunikacja miejska obejmuje kursy na trasie Goleniów-Goleniowski Park Przemysłowy oraz Zieloną Linie (kursującą w okresie letnim na trasie z Goleniowa do Lubczyny i z powrotem).

3.2.4 Zbiorowy niepubliczny transport drogowy oraz pozostałe niepubliczne systemy komunikacyjne

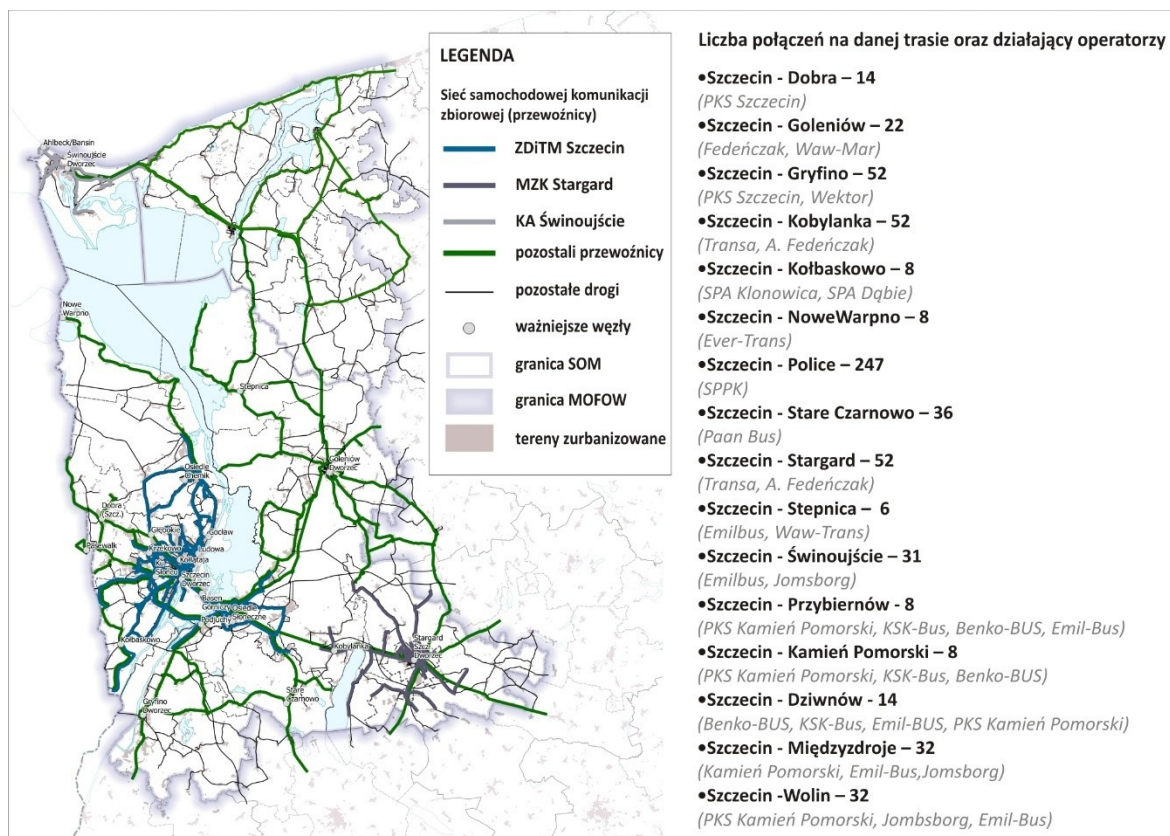
Na terenie MOFOW-SOM zbiorowym niepublicznym transportem samochodowym zajmują się głównie spółki prywatne. Na obszarze analizy nie zidentyfikowano obecnie żadnego stowarzyszenia (poza stowarzyszeniami taksówkarskimi) zrzeszającego prywatne podmioty, zajmujące się świadczeniem usług przewozowych.

Prywatni przewoźnicy obsługują głównie najbardziej popularne połączenia gwarantujące rentowność przewozów. W wielu przypadkach pojazdy poruszają się po drogach publicznych w części nieprzystosowanych do ruchu pojazdów o zwiększonym nacisku na oś. Obsługiwane przez przewoźników przystanki lokalizowane są często w miejscach nieprzystosowanych do obsługi klientów, bez dodatkowej infrastruktury lub w miejscu istniejących zatok, ale niedostosowanych do zmian zachodzących w sieci osadniczej.

Brak również jednolitego systemu informacji obejmującej oferty prywatnych przewoźników. Dla przykładu, blisko dwudziestu niezależnych i konkurujących ze sobą przewoźników wprowadza własne rozkłady jazdy z różnych punktów w okolicach dworca PKP Szczecin Główny, dworca autobusowego PKS Szczecin i innych ważniejszych węzłów przesiadkowych obszaru metropolitalnego. Należy też zwrócić uwagę na problem uwzględnienia prywatnej oferty przewozowej przy koordynacji z systemami publicznymi. Wpływ na to ma, wspomniany już wcześniej, brak integracji sektora prywatnego znacząco utrudniający tego typu działania.

Pewną część transportu osobowego w gminach realizują również przedsiębiorstwa taksówkowe, które należy traktować jako istotne uzupełnienie całego systemu transportu publicznego, choć wykorzystywanego głównie w ośrodkach miejskich i na terenie bardziej zurbanizowanych gmin.

Ryc.8 Zbiorowy transport drogowy na obszarze MOFOW-SOM wraz z dzienną liczbą połączeń.



Źródło: opracowanie własne zespołu RBGPWZ – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

Należy zwrócić też uwagę na coraz aktywniej działające na obszarze systemy przewozów współdzielonych (systemy carpooling). Ze względu na konkurencyjną cenę i dynamiczny rozwój (np. szczególnie na obszarze aglomeracji szczecińskiej oraz na trasie Szczecin-Świnoujście) coraz częściej stanowią one alternatywę dla systemów transportu publicznego oraz dla oferty prywatnych przewoźników.

3.2.5 Transport promowy

Publiczny transport wodny na obszarze MOFOW-SOM istnieje jedynie w Świnoujściu w ramach regularnego połączenia z wyspą Uznam poprzez przeprawę Świnoujście Centrum – Warszów (promy „Bielik”) oraz przeprawę promową Świnoujście – Karsibór (promy „Karsibór”). Jest to obecnie jedyny sposób dotarcia na wyspę Uznam od strony polskiej. Operatorem promów jest Żegluga Świnoujska.

3.2.6 Pozostały transport wodny

Pasażerski transport wodny ma charakter głównie rekreacyjno-turystyczny i nawet jeśli jest ujęty w pewne ramy z regularnym rozkładem rejsów, to jest organizowany jedynie sezonowo i nie pełni funkcji komunikacyjnych.

Należy zwrócić uwagę na położenie szlaków wodnych na terenie MOFOW-SOM, dla których niewątpliwym kręgosłupem jest bieg Odry oraz toru wodnego na Zalewie Szczecińskim. Większość gmin, z wyjątkiem miasta i gminy Stargard oraz gmin Stare Czarnowo, Kobylanka, Dobra i Przybiernów, leży przy szlakach wodnych oraz posiada podstawowe zaplecze do obsługi ruchu jednostek pływających.

W Szczecinie istniejące w centrum miasta nabrzeża pełnią również rolę przystanków dla regularnych kursów żeglugi śródlądowej (zorganizowane kursy wycieczkowe), jednostek pod banderami krajów Europy Zachodniej (ok. 80 do 100 cumowań w sezonie) oraz znacznie rzadziej dla pełnomorskich dużych statków wycieczkowych (kilka razy w roku). Istnieje też oferta rejsów turystycznych, głównie po rzece Odrze, jeziorze Dąbie oraz Zalewie Szczecińskim (Odra Queen, Peene Queen, m/s Dzewanna, m/s Joanna). Uzupełnieniem infrastruktury portowej są mniejsze przystanie, które służą jako baza dla jednostek turystycznych i sportowych. W ostatnich latach, między innymi w związku z inwestycjami związanymi z przebudową nabrzeży i zwiększeniem ich ogólnej dostępności, można zauważyć przyrost inicjatyw związanych z usługami transportowymi, oferowanymi głównie przez sektor prywatny. Mają one zazwyczaj charakter sezonowy (okres wiosenno-letni) i oferują zwykle ogólnodostępny czarter jednostek (m.in. Żegluga Szczecińska, Centrum Żeglarskie, Stratus-Jacht czarter, Best Boats, Baltimora, Centrum Motorowodne Ślizg, Kuter Szczecin) oraz usługi transportowe na życzenie (taksówki wodne).

W Świnoujściu publiczny transport wodny odbywa się jedynie w ramach regularnego połączenia z wyspą Uznam poprzez przeprawę Świnoujście Centrum – Warszów (promy „Bielik”) oraz przeprawę prom Świnoujście – Karsibór (promy „Karsibór”). Operatorem promów jest Żegluga Świnoujska. Ze Świnoujścia kursują również promy pasażerskie do Skandynawii - Unity Line (do Ystad), Polferries (do Ystad i Kopenhagi) oraz TT-Line (do Trellebroga). Pozostałe usługi pasażerskiego transportu wodnego opierają się na rejsach rekreacyjno-turystycznych zarówno po wodach Zalewu Szczecińskiego i delcie rzeki Świny (m.in. katamarany Rybaczówka i Wodniczka) jak i po morskich wodach terytorialnych (m.in. m/s Chateaubriand, Roza Weneda, Viking III). Do portów niemieckich (Ahlbeck, Heringsdorf i Bansin) kursują statki Adler Schiffe. Dostępne są też usługi czarterowe łodzi motorowych i jachtów. Główne nabrzeże cumownicze znajduje się na Wybrzeżu Władysława IV.

W Dziwnowie główna przystań pasażerska znajduje się przy Wybrzeżu Kościuszki. Z przystani odbywają się w sezonie letnim regularne rejsy wycieczkowe po Bałtyku, Zalewie Szczecińskim (Korsarz, Roza Weneda) oraz dodatkowo do Kamienia Pomorskiego (Victoria I). Na terenie Dziwnowa działają też podmioty oferujące czartery jednostek motorowych oraz prywatne przejazdy (usługi okolicznościowe).

W Kamieniu Pomorskim główna przystań pasażerska znajduje się przy alei Mistrzów Żeglarstwa (Marina Kamień Pomorski). W lecie kursują rejsy wycieczkowe do Dziwnowa (Victoria I). Dodatkowo prywatni operatorzy oferują usługi taksówek wodnych kursujących na trasie Kamień Pomorski – Dziwnów oraz Kamień Pomorski – Międzywodzie.

W Międzyzdrojach działają dwie przystanie morskie – w obrębie molo oraz przystań rybacka. Z przystani zlokalizowanej na molo odpływają w sezonie jednostki na krótkie rejsy wycieczkowe po Morzu Bałtyckim (statek Viking III oraz statek Adler Vineta należący do operatora Adler-Schiffe kursujący w sezonie do niemieckich uzdrowisk leżących na wyspie Uznam).

W Nowym Warpnie jedyną ofertę transportu wodnego stanowi kuter wycieczkowy Lutt Matten kursujący na trasie Nowe Warpno - Altwarp (po stronie niemieckiej) oraz realizujący inne rejsy wycieczkowe (m.in. po Zalewie Szczecińskim i Kanale Piastowskim).

W gminie **Stepnica** usługi związane z transportem wodnym oferowane są obecnie jedynie przez wypożyczalnię sprzętu wodnego i rekreacyjnego „Latarnik” (dziewięcioosobowy katamaran wycieczkowy Albatros mogący pełnić również funkcję taksówki wodnej), działającą w miejscowości Kopice.

W **Gryfinie** główna przystań pasażerska znajduje się na Nabrzeżu w śródmiejskiej części miasta. Obecnie brak usług związanych z transportem wodnym. W poprzednich latach można było skorzystać m.in. z oferty statku turystycznego Zefir. Obecnie obsługuje on głównie trasę Kostrzyn nad Odrą – Słubice – Krosno Odrzańskie.

W gminie **Police** brak obecnie oferty pasażerskiego transportu wodnego. Znajdująca się na terenie gminy przystań jachtowa w Trzebieży ze względu na spór własnościowy została zamknięta w roku 2015.

Również w gminie **Wolin** brak oferty transportu wodnego. W przyszłości planowany jest rozwój oferty związanej z działalnością mariny. Na tę chwilę nie ma tam świadczonych usług w zakresie zarobkowego transportu osób (poza czarterem jachtów).

Uwarunkowania środowiskowe oraz możliwości infrastrukturalne (związane m.in. licznymi modernizacjami i rozbudową przystani i marin w ostatnich latach) dotyczące rozwoju transportu wodnego na obszarze MOFOW są w tym zakresie wciąż niedostatecznie wykorzystane. Dotyczy to zarówno dużych ośrodków miejskich takich jak Szczecin czy Świnoujście, jak i pozostałych gmin położonych nad Odrą, jeziorem Dąbie i Zalewem Szczecińskim.

O możliwościach rozwoju oraz potencjale świadczy m.in. skala organizacji cyklicznych już imprez, takich jak finał Regat Wielkich Żaglowców (The Tall Ships Races w latach 2007 i 2013, kolejna planowana edycja w roku 2017), czy też finał Baltic Tall Ships Regata w roku 2015, podczas których Szczecin odwiedza w ciągu kilku dni ponad 100 największych jednostek pływających z całego świata, oraz blisko 2,5 miliona turystów.

3.3 Organizacja i system finansowania

3.3.1 Organizacja

Organizacja transportu publicznego, planowanie rozwoju, zarządzanie usługami przewozowymi oraz finansowanie transportu publicznego w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie poszczególnych województw, powiatów i gmin, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym należy do właściwych jednostek samorządu terytorialnego lub ich związków.

W ramach swoich zadań organizator zawiera umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Zgodnie z ustawą organizowanie transportu opiera się m.in. na:

- badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej,
- podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego,
- zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców, integrowania systemu taryfowo-biletowego oraz systemu informacji pasażerskiej,
- określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców oraz ustalanie stawek opłat za korzystanie z nich,
- zawieraniu umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- ustalaniu opłat za przewóz oraz określaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę.

Obecnie na obszarze nie istnieje podmiot pełniący funkcję całłościowego organizatora i koordynatora transportu publicznego. Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego działające na obszarze SOM aktualnie prowadzi analizy legislacyjne możliwości powołania formy związku transportowego. Jego powstanie jest utrudnione w związku z obecnymi uwarunkowaniami prawnymi, które niedostatecznie rozwiązują kwestię organizacji takiego podmiotu, zwłaszcza w kontekście całłościowego zarządzania różnymi typami transportu oraz przekazywania kompetencji pomiędzy jednostkami samorządu.

W kwestii organizacji elastycznej usługi transportowej jaką jest *bikesharing* warto zwrócić uwagę na system rowerów miejskich w Szczecinie. Jego powstanie, jak i rozwój są praktycznie oparte o działania w ramach budżetu obywatelskiego. Mieszkańcy poprzez głosowanie wskazują w jakim kierunku i w jakich dzielnicach należy rozwijać system. Generuje to pozytywny efekt w postaci większego zaangażowania społecznego w rozwój miasta, jednak należy zwrócić uwagę, że nie zawsze kierunki rozwoju systemu wskazane przez mieszkańców są właściwe w odniesieniu do późniejszego ich użytkowania (mniejsza, niż zakładano, liczba użytkowników).

3.3.2 System finansowania

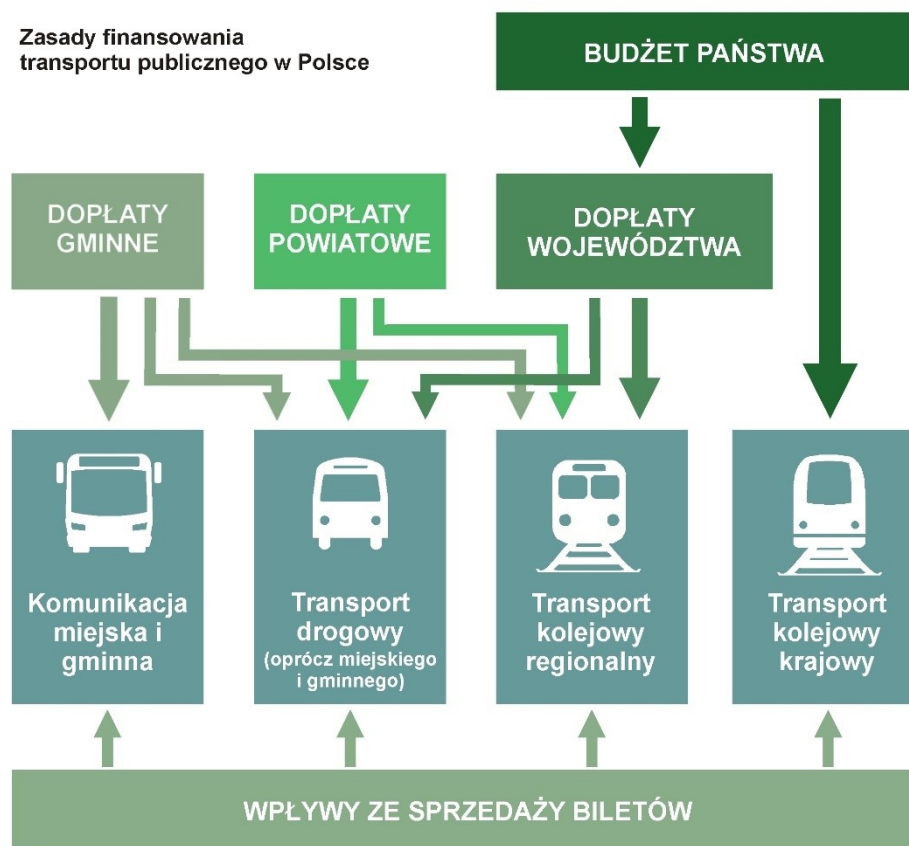
Zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym⁶ do źródeł finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej można zaliczyć:

- przychody ze sprzedaży biletów oraz wpływy z tytułu wykonywanej usługi (pobierane przez operatora lub organizatora opłat),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym (z budżetu państwa),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów ustanowionych na obszarze właściwości danego organizatora, o ile zostały ustanowione (ze środków własnych organizatora),
- przekazywanie operatorowi rekompensaty z tytułu poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (ze środków własnych organizatora),
- udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Dodatkowo do źródeł finansowania można zaliczyć fundusze pochodzące z programów unijnych jednak zazwyczaj dofinansowanie obejmuje działania związane z realizacją infrastruktury, zakupem floty oraz realizacją i modernizacją systemów dyspozycji i zarządzania. Nie istnieją obecnie programy wspierające stałe finansowanie publicznych usług transportowych.

⁶ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 o publicznym transporcie zbiorowym, rozdział 6, art.50.

Ryc. 8 Zasady finansowania transportu publicznego w Polsce



Źródło: opracowanie własne zespołu Last Mile RBGPWZ na podstawie informacji z Planu Transportowego Województwa Zachodniopomorskiego 2014.

Jeśli operator wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, lub w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów są utracone przychody i poniesione koszty, to przysługuje mu rekompensata proporcjonalna do poniesionej straty. Organizator przekazuje operatorowi rekompensatę na podstawie pozytywnie zweryfikowanego wniosku o zwrot utraconych przychodów i poniesionych kosztów. Należy zwrócić uwagę, że w ramach rekompensaty operatorowi przysługuje tzw. „rozsądny zysk”, o którym mowa w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Obecnie wciąż trwają prace nad rozporządzeniem, które będzie określało wysokość rozsądnego zysku przysługującego operatorowi oraz sposób jego naliczania.

W zakresie ustalania cen, zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym Rada gminy może ustalać ceny (maksymalne) za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w gminnych przewozach pasażerskich. W zakresie powiatowych przewozów pasażerskich taką możliwość ma Rada powiatu. Sejmik województwa może natomiast ustalać ceny za usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym w zakresie zadania o charakterze użyteczności publicznej w wojewódzkich przewozach pasażerskich.

3.4 Systemy planowania i dostępność użytkowa usług transportowych

Na obszarze MOFOW-SOM nie istnieją spójne systemy informacji i planowania podróży. W skali ogólnopolskiej istnieją systemy umożliwiające sprawdzenie rozkładu jazdy oraz zakup biletu (ale zwykle na jeden typ transportu).

3.4.1 Platformy łączące różne środki transportu (cały kraj)

Ogólnokrajowe platformy i systemy cyfrowe

- a. Portal www.e-podroznik.pl umożliwia wybór trasy i wskazuje dostępne środki transportu: kolej, autobus (przewoźnicy prywatni i publiczni), BlaBlaCar (system typu carpooling). Podaje podstawowe informacje dotyczące wybranych środków transportu (możliwość przewozu rowerów, konieczność rezerwacji). Łączy komunikację miejską i międzymiastową, dla wybranych miast oraz oferuje wyszukiwanie *door-to-door*. Współpracuje z przewoźnikami z Czech i Niemiec. Portal dostępny jest w językach: polskim, niemieckim, angielskim, ukraińskim, czeskim, serbskim, rumuńskim i rosyjskim. Portal nie posiada ułatwień dla osób niedowidzących. Portal posiada aplikację mobilną. Poprzez portal e-podroznik.pl istnieje możliwość kupna biletu na niektóre publiczne środki transportu (PKS), strona przekierowuje też do serwisu blablacar.pl w celu opłaty za przejazd w systemie carpooling. Możliwe formy zakupu: przelew internetowy, karta płatnicza, przelew tradycyjny oraz zakup gotówkowy na miejscu u przewoźnika. Istnieje możliwość rezerwacji bądź zakupu poprzez infolinię portalu. Za pośrednictwo w zakupie/rezerwacji biletu portal pobiera opłatę prowizyjną.
- b. Portal www.rozklady.nocowanie.pl łączy wyszukiwarkę noclegów na terenie Polski (w zakładkach dostępne inne kraje) i planowanie podróży. Portal dostępny jest w językach: polskim, niemieckim, angielskim, czeskim i słowackim. Portal nie posiada ułatwień dla osób niedowidzących. Poprzez dostępne wyszukiwarki rozkładów jazdy umożliwia planowanie podróży samolotem, koleją i autobusami (przewoźnicy prywatni i państwowi). Portal nie umożliwia zakupu biletów – przekierowuje na strony przewoźnika.
- c. W wielu systemach komunikacyjnych płatności można dokonywać za pomocą aplikacji *moBiLET* i *Sky cash*. Umożliwiają one zakup i używanie/kasowanie biletów w komunikacji miejskiej i kolejowej oraz realizację opłat w strefach płatnego parkowania w miastach objętych systemem.

3.4.2 Przewozy kolejowe

Obecnie można wskazać trzy najbardziej spójne systemy planowania podróży kolejowych. Dwa prowadzone przez Polskie Koleje Państwowe, jeden jest platformą komercyjną (stworzoną przez Astarium Sp. z o.o.).

Platformy cyfrowe

- a. Portal www.rozklad-pkp.pl umożliwia wybór trasy przejazdu i kieruje na strony poszczególnych przewoźników kolejowych umożliwiając zakup biletu. Portal dostępny jest w językach: polskim, niemieckim, angielskim i rosyjskim. Posiada ułatwienia dla osób niedowidzących w postaci opcji zwiększania kontrastu i powiększania czcionek oraz odnośnik z informacją dla pasażerów o ograniczonej możliwości ruchowej (informacja tylko w języku polskim). Wyszukiwarka połączeń oferuje filtrowanie wg przewoźnika, liczby przesiadek, ułatwień dla osób niepełnosprawnych i dla osób podróżujących z dziećmi oraz możliwości przewozu rowerów. Portal posiada wersję mobilną umożliwiającą planowanie podróży, zakup biletów i opłaty przez urządzenia mobilne (Bilkom). Uzyskanie szczegółowych

informacji jest możliwe tylko poprzez infolinię – odrębną dla każdego z przewoźników lub osobiście w informacji na dworcu. Każdy z przewoźników posiada osobną infolinię i stronę internetową (na obszarze objętym projektem są to: PKP Intercity i Przewozy Regionalne). Na teren dworca w Szczecinie wjeżdżają również pociągi niemieckich kolei DeutscheBahn (DB) których rozkład jazdy uwzględniony jest w polskim rozkładzie kolejowym, jednak brakuje możliwości zakupu biletów w systemie on-line.

- b. Portal www.portalpasazera.pl umożliwia wybór trasy przejazdu, ale nie posiada możliwości zakupu biletów on-line. Informuje o numerze peronu, z którego odjeżdża/na który przyjeżdża pociąg. Dostępny jest w języku polskim i angielskim, nie posiada ułatwień dla osób niedowidzących oraz informuje o opóźnieniach i awariach (w czasie rzeczywistym). Dodatkowo umożliwia wygenerowanie rozkładu jazdy z danego miejsca w formie plakatu (pdf). Portal posiada odnośnik do strony (www.mapa.plk-sa.pl) obrazującej siatkę linii kolejowych w Polsce oraz działa w wersji mobilnej.
- c. Portal Koleo.pl jest prywatnym portalem komercyjnym integrującym aktualne oferty kolejowych przewoźników ogólnopolskich, regionalnych i aglomeracyjnych. Portal umożliwia wybór trasy oraz bezpośredni zakup biletów (obecnie dostępna jest oferta głównie przewoźników regionalnych). Strona obsługiwana jest obecnie jedynie w języku polskim oraz nie posiada ułatwień dla osób niedowidzących. Ponadto posiada dedykowaną aplikację mobilną oraz obsługuje płatności on-line w kilku systemach.

Możliwości kupna biletów

Możliwości zakupu biletów na przejazdy kolejowe:

- online: bilety można zakupić poprzez wskazane strony przewoźników (najczęściej poprzez przelew internetowy (bilet generowany bezpośrednio z poziomu strony internetowej przewoźnika) oraz przy użyciu aplikacji Sky cash i moBiLET,
- w kasach biletowych na dworcu,
- u konduktora w pociągu za dopłatą. Dopłaty nie nalicza się w przypadku osób niepełnosprawnych bądź rozpoczęcia podróży na dworcu/przystanku, na którym nie funkcjonuje kasa biletowa.

Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Polskie Koleje Państwowe oferują nieodpłatną pomoc przy wsiadaniu, wysiadaniu z pociągu lub przesiadaniu się do skomunikowanego pociągu i autobusu zastępczego. Pomoc oferowana jest na stacjach, na których obecny jest personel. Zorganizowana pomoc ograniczona jest do listy odpowiednio przystosowanych dworców wymienionych na stronie. Pojedyncze wagony są wyposażane w podnośniki dla osób niepełnosprawnych. Większość dworców, przystanków oraz taboru nie jest przystosowana do wymogów osób niepełnosprawnych jednak w ramach prowadzonych modernizacji oraz przy zakupie nowego taboru sukcesywnie realizowane są wymagania zapewnienia dostępności dla osób niepełnosprawnych.

3.4.3 Komunikacja miejska (publiczna)

W przypadku komunikacji miejskich istnieją systemy planowania podróży w obrębie granic administracyjnych bądź granic funkcjonowania danego przewoźnika.

Platformy cyfrowe

- a. Miasta Szczecin i Stargard są uwzględnione przez portal jakdojade.pl i w ten sposób umożliwiają planowanie podróży. Portal ten uwzględnia połączenia działające na zasadzie porozumień międzygminnych, nie uwzględnia natomiast funkcjonującego w Szczecinie systemu na żądanie ani innych systemów sezonowych. Portal jest dostępny w języku polskim i angielskim, nie posiada ułatwień dla osób niepełnosprawnych, posiada wersję mobilną.

- b. Komunikacja autobusowa w Świnoujściu obejmująca linię do Międzyzdrojów, korzysta z portalu www.swinoujście.kiedyprzyjedzie.pl (posiada wersję mobilną), który pozwala na sprawdzenie godziny odjazdu najbliższego autobusu, nie pozwala jednak sprawdzić połączeń między liniami czyli zaplanować podróży. Wskazuje również przystanki i rozkład jazdy autobusów linii nr 10 Świnoujście – Międzyzdroje. Portal jest dostępny w języku polskim, angielskim, czeskim i słowackim, nie posiada ułatwień dla osób niepełnosprawnych, posiada wersję mobilną.
- c. Pozostałe linie miejskie i podmiejskie nie posiadają dedykowanych systemów planowania podróży (szczegółowe informacje w ankietach gminnych).

Możliwości kupna biletów

- Online: portal www.swinoujście.kiedyprzyjedzie.pl oferuje możliwość kupna biletu miesięcznego/sieciowego poprzez system GoPay. Szczecin i Stargard oferuje możliwość kupna biletu jedno i wielorazowego oraz sieciowego poprzez telefon w systemie moBiLET.
- W każdym z pozostałych miast istnieje możliwość zakupu biletów tradycyjnych w wyznaczonych punktach oraz u kierowcy w wyznaczonych godzinach.
- Dodatkowo w Szczecinie istnieje możliwość zakupu biletów w automatach lokalizowanych na przystankach lub w pojazdach komunikacji miejskiej.

Dostępność dla osób niepełnosprawnych

W Szczecinie funkcjonuje system dynamicznej informacji pasażerskiej obejmujący świetlne tablice przystankowe, na bieżąco wyświetlające czas do odjazdu najbliższego autobusu oraz posiadające funkcję komunikatu głosowego. We wszystkich pojazdach szczecińskiej komunikacji miejskiej funkcjonuje system informacji dźwiękowej. Również w Szczecinie przy modernizowanych ciągach komunikacyjnych realizuje się przystanki wiedeńskie ułatwiające dojście i wejście do tramwaju/autobusu oraz zwiększające bezpieczeństwo pasażerów. W przypadku komunikacji miejskiej Świnoujścia wszystkie autobusy są dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych (100% taboru to pojazdy niskopodłogowe), w przypadku Szczecina (tramwaje i autobusy) i Stargardu (autobusy) tabor jest wymieniany sukcesywnie.

3.4.4 Pozostały transport kołowy

Na obszarze MOFOW-SOM nie istnieje jeden spójny system informacji dla podróży autobusowych i busowych. Swoje portale prowadzą przewoźnicy państwowi (część przedsiębiorstw PKS) oraz przewoźnicy prywatni.

Platformy cyfrowe

- a. Portal www.busy.info.pl przedstawia oferty różnych przewoźników autobusowych, również tych organizujących przejazdy zagraniczne. Nie ma możliwości zakupu biletów. Portal dostępny jest w języku polskim, rosyjskim i angielskim, nie posiada ułatwień dla osób niedowidzących i wersji mobilnej.
- b. Portal www.pksszczecin.info przedstawia rozkład jazdy (brak możliwości planowania podróży) i umożliwia zakup biletu – tylko u przewoźnika PKS Szczecin. Portal dostępny jest w językach: polskim, niemieckim, angielskim, nie posiada ułatwień dla osób niedowidzących i wersji mobilnej. Posiada natomiast informacje dotyczące dworca w Szczecinie, tabele rozkładu jazdy, cenniki biletów, regulaminy itp.
- c. Portale przewoźników prywatnych (wybrani, działający na obszarze wiejskich gmin turystycznych): www.wolin-bus.pl, www.jomsborg.com.pl, www.emilbus.com.pl przedstawiają rozkład jazdy, flotę oraz regulamin. Nie ma możliwości zakupu biletów online. Informacja tylko

w języku polskim, brak ułatwień dla osób niedowidzących. Tylko strona przewoźnika Emilbus umożliwia rezerwację telefoniczną, jednak tylko na trasie Szczecin – Świnoujście. Portale nie posiadają swoich wersji mobilnych.

Możliwości kupna biletów

- online: tylko poprzez stronę internetową PKS (przewoźnik państwowy) za pomocą przelewu internetowego,
- w pozostałych przypadkach tylko bezpośredni zakup biletu u kierowcy przed podróżą.

Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Większość dworców i przystanków wykorzystywanych przez przewoźników oraz używanego taboru nie jest przystosowana do wymogów osób niepełnosprawnych i o ograniczonej możliwości ruchowej.

Pozostałe lokalne platformy i aplikacje mobilne

Nie istnieje jedna aplikacja mobilna obsługująca MOFOW-SOM w zakresie transportu i turystyki. Na terenie miast Szczecin, Świnoujście czy Stargard istnieje szereg mniejszych aplikacji mobilnych (często opracowywanych przez podmioty prywatne bazujące na danych organizatora transportu lub zarządcy akt racji turystycznej) umożliwiających planowanie podróży w obszarze miasta w zakresie komunikacji publicznej (mobileMPK), lokalizacji stref płatnego parkowania (Strefa Parkowania), systemów wypożyczalni rowerowych (Bike_S, balticbike.pl), atrakcji turystycznych (Visitszczecin) oraz umożliwiających zgłoszenie awarii (alertszzecin.pl) czy zamówienie taksówki (citytaxi, hallotaxi). Na obszarze analizowanych wiejskich gmin turystycznych brak jest lokalnych aplikacji mobilnych tego typu.

3.4.5 Transport wodny

W obszarze MOFOW-SOM praktycznie nie istnieje publiczny transport wodny (poza promami miejskimi w Świnoujściu). Istniejące rejsy mają w większości charakter turystyczny (nie łączą dwóch lokalizacji). Z uwagi na niewielką liczbę połączeń wodnych brak na obszarze MOFOW-SOM jednego systemu prezentującego dostępne oferty. Istniejące systemy to portale armatorów bądź przewoźników.

Platformy cyfrowe

Portale przewoźników prywatnych: (wybrane) www.statek.pl, www.statki.net.pl, www.luett-matten-altwarp.de, www.swinoujście-rejsy.pl, www.narozlewisku.pl, www.latarnik-kopice.pl, www.norddziwnow.pl, www.adler-schiffe.de. Przedstawiają rozkład rejsów, flotę, regulamin. Informacja najczęściej w języku polskim i niemieckim, ewentualnie angielskim. Brak ułatwień dla osób niedowidzących i wersji mobilnej. Istnieje możliwość telefonicznej rezerwacji biletów.

Możliwości kupna biletów

Tylko na miejscu u przewoźnika bądź w kasie stacjonarnej przed rejsem. Nie ma możliwości zakupu biletów bądź rezerwacji przez wymienione portale.

Dostępność dla osób niepełnosprawnych

Brak informacji o ułatwieniach dla osób niepełnosprawnych.

4 Istniejące usługi transportu elastycznego w turystyce

4.1 Informacja ogólna

Na obszarze MOFOW-SOM, uwzględniając definicję transportu elastycznego przyjętego na potrzeby projektu, można wyróżnić dwa przykłady elastycznych rozwiązań transportowych skierowanych do turystów. Pierwszym jest zorganizowany system wypożyczalni rowerów turystycznych BalticBike w Świnoujściu, drugim są dodatkowe i sezonowe połączenia kolejowe uruchamiane m.in. przez Przewozy Regionalne.

Na obszarze istnieją jeszcze sporadyczne inicjatywy mające cechy transportu elastycznego (dojazdy na wydarzenia kulturalne), jednak nie mają charakteru usług zorganizowanych na tyle, by uznać je za systemowe rozwiązanie transportowe. Ogólnie do celów turystycznych może też być wykorzystywany działający na obszarze kraju, w tym na obszarze MOFOW-SOM, system typu carpooling (BlaBlaCar), jednak trudno go zakwalifikować jako system, który w założeniu skierowany jest na potrzeby mobilności turystycznej.

4.2 System BalticBike.pl (Świnoujście i Międzyzdroje)

Wypożyczalnia rowerów BalticBike.pl została założona w czerwcu 2008 r. W 2013 roku, dzięki finansowemu wsparciu Unii Europejskiej ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rybackiego (EFR - European Fisheries Fund), została zakupiona nowa flota rowerów, osprzęt umożliwiający rodzinne wyprawy z dziećmi oraz poczynione zostały inwestycje w infrastrukturę i obsługę, zwiększające liczbę punktów wydawania rowerów oraz ilość samochodów obsługujących system. Początkowo wypożyczalnia funkcjonowała jedynie w Świnoujściu, gdzie zbudowała na terenie miasta sieć punktów, w których można wypożyczyć i zdać wypożyczony sprzęt, obecnie system działa również w Międzyzdrojach. Prowadzone są też działania w celu uruchomienia systemu w pozostałych gminach pasa nadmorskiego. Aktualnie system posiada blisko 1000 rowerów. W roku 2016 system BalticBike.pl zrealizował ponad 36 000 wynajmów.

Wypożyczalnia działa niemal przez cały rok i obsługuje grupy zorganizowane oraz gości hoteli i pensjonatów. Według statystyk niemal połowę klientów stanowią turyści z Niemiec. Dzięki rozwiniętemu zapleczu technicznemu firma może dowozić rowery i niezbędne wyposażenie pod wskazany adres. Ponadto firma zapewnia wsparcie techniczne na trasie dla osób korzystających z jej usług – w przypadku awarii roweru na określonych trasach – firma naprawia lub wymienia sprzęt, tak aby korzystający mógł kontynuować wycieczkę. Istnieje możliwość rezerwacji roweru online, a w Świnoujściu, w głównej siedzibie firmy, również płatności bezgotówkowej.

Zdjęcie 1 System roweru turystycznego BalticBike.pl w Międzyzdrojach i Świnoujściu



Źródło: Materiały własne zespołu Last Mile RBGPWZ

Firma BalticBike.pl jest również partnerem spółki UsedomRad, która jest operatorem sieci i systemu bezobsługowej wypożyczalni rowerów: NextBike. Dzięki tej współpracy można zaplanować transgraniczną podróż np. ze Świnoujścia do Ahlbecku lub Heringsdorfu.

Poprzez platformę BalticBike.pl (w języku polskim i niemieckim) istnieje również możliwość skorzystania z oferty kolei niemieckich UBB i zakupu jednego biletu UsedomTicket. W ramach zakupionego jednego biletu podróżny może wielokrotnie przesiadać się na trasie kolei UBB, wykorzystywać pociąg UBB, busy UBB i rowery UsedomRad. Przy założeniu całodiennej wycieczki, turysta może zwiedzić wyspę Uznam dojeżdżając pociągiem np. aż do Stralsundu, łącząc komunikację z busami UBB i w międzyczasie wypożyczając i zdając (nawet kilkakrotnie) rower UsedomRad.

4.3 Sezonowe połączenia kolejowe

Sezonowe połączenia kolejowe, wprowadzane głównie przez Przewozy Regionalne, związane są z próbą dostosowania oferty transportowej do wzrostu liczby odwiedzających obszar szczególnie w okresie letnim. W roku 2016 z Warszawy (przez Szczecin) kursował dalekobieżny pociąg IR „Bosman”, a z Poznania do Świnoujścia i Kołobrzegu kursowały dodatkowe sezonowe pociągi REGIO.

Przewozy Regionalne uruchomiły ponadto dodatkowy pociąg „Błękitny” na trasie Szczecin-Świnoujście, który pokonywał trasę od stacji Szczecin Główny do Międzyzdrojów w nieco ponad godzinę. Pociąg kursował od 27 czerwca do 31 sierpnia (jeden kurs tam i z powrotem) i oferował 416 miejsc siedzących. W niedziele, na koniec weekendu pociąg powrotny był uzupełniany o dodatkowy skład (łącznie 624 miejsca siedzące) celem obsługi większej liczby pasażerów wracających znad morza. Pociąg „Błękitny” jest też uruchamiany w czasie długich weekendów.

Warto zwrócić uwagę na uruchamianie dodatkowych połączeń związanych z obsługą wydarzeń kulturalnych. Przykładowo w roku 2016 Przewozy Regionalne uruchomiły na czas trwania festiwalu fajerwerków PYROMAGIC oraz imprezy Sail Szczecin (zlot żaglowców) trzy dodatkowe połączenia ze Szczecina do Stargardu, Gryfina i Goleniowa umożliwiające nocny powrót po zakończeniu festiwalu. Na potrzeby obsługi festiwalu muzycznego Woodstock w Kostrzynie nad Odrą uruchomione zostały dodatkowe połączenia pod nazwą musicRegio dowożące min. mieszkańców Szczecina na festiwal.

5 Rezultaty poprzednich projektów w dziedzinie transportu elastycznego

5.1 Przeprowadzona analiza

Na potrzeby opracowania przeanalizowano, poza istniejącymi planami i strategiami rozwoju opracowanymi przez władze regionalne i krajowe, wdrożone i realizowane programy dotyczące systemów transportu elastycznego.

W ramach ankietowania przeprowadzonego wśród potencjalnych interesariuszy projektu LAST MILE (jednostki samorządowe, uczelnie, organizacje turystyczne, lokalni przewoźnicy) zebrano dane dotyczące obecnie realizowanych, bądź już zrealizowanych projektów obejmujących swoją tematyką elastyczny i zrównoważony transport. Większość ankietowanych gmin nie udzieliła odpowiedzi bądź nie brała udziału w projektach obejmujących zagadnienia zrównoważonej mobilności z uwzględnieniem transportu elastycznego. Cztery gminy, które odpowiedziały wymieniają dwa projekty infrastrukturalne: trasa rowerowa Dobra – Szczecin, centrum przesiadkowe w Gryfinie oraz dwa projekty systemowe: „Transport na żądanie” w Szczecinie i system samochodów elektrycznych w Świnoujściu (usługa typu *car-sharing*).

Najwięcej osiągnąć w tematyce zrównoważonej i elastycznej mobilności mają szczecińskie uczelnie: Uniwersytet Szczeciński i Akademia Morska. Uniwersytet Szczeciński realizuje projekt MITRA mający w założeniach wspieranie mobilności osób starszych w oparciu o ekologiczne środki transportu oraz realizował zadania na potrzeby gminy Dobra. W ramach projektów prowadzonych przez Akademię Morską w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu realizował i realizuje projekty dotyczące zrównoważonego transportu towarowego i logistyki dostaw w obszarach miejskich (m.in. projekt C-Liege).

Niestety, działania uczelni nie przekładają się na regionalną współpracę międzyresortową i między instytucjonalną, zwłaszcza z jednostkami samorządu terytorialnego – brak przykładów na wspólne realizacje projektów. Jako jedną z niewielu interakcji można wskazać projekt badawczy dotyczący potoku podróży na terenie gminy Dobra, realizowany przy udziale Uniwersytetu Szczecińskiego. Po wyniki analiz i projektów opracowanych przez Akademię Morską częściej sięga sektor prywatny niż jednostki samorządowe.

Z analizy wyłoniono dwa przykłady wdrożonych systemów elastycznego transportu powstałe w wyniku działań w ramach projektów związanych z mobilnością (transport na żądanie na osiedlu Podjuchy w Szczecinie) lub działaniami miejskimi (Rower Miejski Bike_S w Szczecinie) oraz jeden przykład będący w fazie przygotowawczej (System Esprit2go w Świnoujściu).

5.2 Wybrane projekty

5.2.1 Rower Miejski Bike_S (Szczecin)

System rowerów miejskich Bike_S w Szczecinie powstał w efekcie działań w ramach pierwszej edycji Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego (SBO). Mieszkańcy poprzez głosowanie, wybrali realizację systemu miejskich rowerów jako główną inwestycję, która ma być zrealizowana z dostępnych w budżecie środków.

Inauguracja systemu roweru miejskiego w Szczecinie nastąpiła w sierpniu 2014 roku. W ramach pierwszego etapu inwestycji wybudowano 35 stacji, obsługiwanych przez 360 rowerów. Całą niezbędną infrastrukturę, czyli stacje, rowery i oprogramowanie, dostarczyła firma BikeU. Wartość I etapu realizacji wynosiła 2,69 mln zł i została w całości sfinansowana ze Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego.

Rozbudowa systemu roweru miejskiego wygrywała też w kolejnych edycjach SBO. W ramach drugiego etapu rozbudowy w roku 2016 zaplanowano budowę 29 stacji w dzielnicy Prawobrzeże i 16 w dzielnicach lewobrzeżnych. Stacje na Prawobrzeżu zostały sfinansowane z budżetu Miasta Szczecina, a pozostałe ze Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego. Przetarg na realizację tego etapu wygrała firma Nextbike Polska sp. z o.o. która działa obecnie w 13 polskich miastach m.in.: Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu, Katowicach, Lublinie, Białymstoku i Opolu. Tworzy konsorcjum z niemiecką firmą Nextbike GmbH, dzięki czemu w ramach jednego systemu daje użytkownikom kompatybilność usług w ramach jednego konta użytkownika. Dzięki temu użytkownik systemu BIKE_S może korzystać z systemów rowerów miejskich w innych obsługiwanych przez system Nextbike miastach.

Ciekawym i niespotykanym, przy wdrożeniu szczecińskiego roweru miejskiego w odniesieniu do innych miast, jest fakt, że firma Nextbike Polska w ramach rozbudowy systemu Bike_S, musiała zapewnić kompatybilność działania nowego systemu z już funkcjonującym systemem i infrastrukturą (rowery, stacje, system informatyczny) dostarczoną przez wykonawcę I etapu.

Ponadto, firma Nextbike Polska nie jest (w odróżnieniu od innych miast w Polsce) operatorem systemu bike-sharing, a jedynie dostawcą systemu i infrastruktury, którym zarządza miejska spółka NiOL Sp. z o.o. w Szczecinie. Dzięki temu dostęp do wszelkich danych i analityki z systemu informatycznego generowany jest bezpośrednio przez niezależny podmiot (operatora miejskiego, nie komercyjnego). Daje to pewne korzyści w zarządzaniu, łatwiejszym modyfikowaniu i sprawniejszym monitorowaniu całego systemu.

Na koniec roku 2016 liczba zarejestrowanych użytkowników systemu Bike_S wynosiła ok. 20 000 osób. Ilość wypożyczeń w sezonie 2016 wynosiła 565,6 tys. (stan na listopad 2016). Łącznie od początku uruchomienia systemu zarejestrowano ponad 1,3 mln wypożyczeń.

Dalszy rozwój i cele projektu

1. Plany rozwojowe - System bike-sharing (Bike_S) funkcjonujący w Szczecinie rozwija się wyłącznie w oparciu o środki z budżetu miasta zabezpieczone w ramach Szczecińskiego Budżetu Obywatelskiego. Z jednej strony jest to zaleta – pokazująca jak oddolna inicjatywa społeczna i chęć rozwoju ekologicznej infrastruktury komunikacyjnej może być impulsem do wdrożenia takiego systemu. Z drugiej jednak strony operator systemu z ramienia Gminy Miasto Szczecin (NiOL Sp. z o.o.) bazuje jedynie na propozycjach obywateli miasta poddawanych pod głosowanie w ramach SBO. W ten sposób (jeśli dany projekt wygra) pomimo, że nie odzwierciedla spójnej (miejskiej) wizji rozwoju systemu może zostać zrealizowany. NiOL z założenia pełni również rolę konsultanta merytorycznego w przypadku wdrażania zwycięskich projektów SBO. W tej przestrzeni należałoby znaleźć rozwiązania (formalno-prawne), które uniemożliwią działania bez koordynacji z planem rozwoju elastycznego transportu rowerowego.
2. Plany dotyczące zmiany systemu opłat - Taryfa normalna umożliwia wypożyczenie jednocześnie maksymalnie 2 rowerów. Opłata inicjalna wynosi 20 zł, jednocześnie konto użytkownika musi być zasilone kwotą min. 10 zł w celu umożliwienia korzystania z rowerów. Obecnie funkcjonuje następujący system cen:

Przedział minutowy	Cena (PLN) / EUR
0-20 min	0 zł / 0 euro
21-60 min	1 zł / 0,23 euro
Druga godzina:	3 zł / 0,70 euro
Trzecia godzina:	5 zł / 1,16 euro
Czwarta i kolejna godzina	7 zł / 1,63 euro
Opłata dodatkowa za przekroczenie 12 godzin wypożyczenia:	200 zł / 46,51 euro

Aktualnie analizowane są możliwości, aby (wzorem innych miast w Polsce np. Krakowa), wprowadzić opłaty abonamentowe (np. miesięczne z określoną ilością godzin do wyjeżdżenia) za korzystanie z roweru miejskiego. Jednym z argumentów jest fakt, iż obecnie pierwsze 20 minut jest bezpłatne (według statystyk stanowią ok 90% wypożyczeń), a rower miejski jest pewną formą usługi transportu publicznego. Pozostałe systemy miejskiego transportu publicznego nie oferują bezpłatnych przejazdów w żadnym przedziale czasowym. Według prowadzonych badań z systemu rowerów miejskich korzystają często użytkownicy, którzy do tej pory korzystali z systemów tradycyjnej komunikacji miejskiej. Ich odpływ może wpływać na zmniejszoną rentowność przewozów komunikacji miejskiej bez generowania przychodów po stronie systemu roweru miejskiego.

Możliwe przyczyny skutecznego wdrożenia systemu i proponowane rekomendacje

1. Jedną z głównych przyczyn skutecznego wdrożenia systemu i jego akceptacji przez mieszkańców było oparcie jego realizacji na publicznej partycypacji na etapie tworzenia. To mieszkańcy sami wskazali tę inicjatywę jako oczekiwane rozwiązanie polepszające jakość życia w mieście i poprzez kolejne etapy budżetu obywatelskiego wpływają na jego rozwój.

Rekomendacja: *Możliwe szerokie zaangażowanie potencjalnych użytkowników w proces powstawania systemu możliwe od samego początku - budowanie poczucia współodpowiedzialności.*

2. Wpływ na chęć mieszkańców do korzystania z systemu ma też obecnie obowiązujący system opłat, w ramach którego pierwsze 20 minut wypożyczenia roweru jest darmowe. Zachęca to do częstego korzystania z rowerów oraz planowania optymalnego przejazdu.

Rekomendacja: *Zachęcający taryfikator cenowy zwłaszcza na etapie uruchomienia usługi, może rekompensować niedostatki w innych zakresach związanych z rozruchem systemu.*

3. Łatwy system wypożyczania, rejestracji i opłat oraz integracja w ramach jednego systemu pozwalającego na korzystanie z roweru miejskiego w innych miastach.

Rekomendacja: *System obsługujący usługę musi być możliwie jak najmniej skomplikowany w celu zapewnienia dostępności dla możliwie szerokiej grupy użytkowników.*

5.2.2 Transport na żądanie na osiedlu Podjuchy (Szczecin)

System „Transport na żądanie” na osiedlu Podjuchy powstał jako jeden z elementów większego projektu pn. „Poprawa funkcjonowania transportu miejskiego w aglomeracji szczecińskiej poprzez zastosowanie systemów telematycznych”. Projekt był realizowany w ramach *Działania 8.3 Rozwój inteligentnych systemów transportowych* z Programu Infrastruktura i Środowisko i finansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie była Gmina Miasto Szczecin poprzez Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego. Wybrany operatorem (również na rok 2017) zostało Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Szczecinie.

Celem wprowadzenia transportu na żądanie (w systemie Call/Diall) było stworzenie możliwości dowozu do krańcowych przystanków regularnej komunikacji miejskiej pasażerów ze słabiej zaludnionych obszarów peryferyjnych, których trudno byłoby objąć regularną trasą komunikacji miejskiej. W ramach systemu komunikacją objęto górną część osiedla Podjuchy, tak aby skomunikować ten teren z pętlą Podjuchy (przystanek regularny).

System został uruchomiony z dniem 1 kwietnia 2016 roku. Od poniedziałku do piątku (przez 10 godzin) na bieżąco kursują 2 busy mogące zabrać do 20 osób. Transport na żądanie realizowany jest w tzw. wariacie pół-dynamicznym (ma określony przystanek początkowy i końcowy oraz przystanki, na które pasażer ma możliwość dokonania rezerwacji). Pasażerowie po skontaktowaniu się z dyspozytorem mogą zamówić bus na konkretną godzinę, który później dowiezie ich na pętlę lub na wybrany przystanek. O godzinie planowanej podróży decyduje pierwsze zgłoszenie. Czas i trasa przejazdu są różne, ponieważ godzina i start pierwszego kursu może być każdego dnia inny. Przewoźnik najpóźniej kwadrans przed godziną odjazdu otrzymuje raport o trasie uwzględniający przystanki, na których będą wsiadali lub wysiadali pasażerowie. Raport obejmuje wykaz wszystkich przystanków, na których kierowca musi się zatrzymać,

kolejność przejazdu między przystankami oraz liczbę pasażerów wysiadających na poszczególnych przystankach. Celem jest zebranie i dowiedzenie zainteresowanych pasażerów w miejsce dogodnej przesiadki na autobusy komunikacji miejskiej — pętlę „Podjuchy” lub z pętli na wyznaczone przystanki w czasie 15 minut.

Do końca roku w ramach systemu „Transport na żądanie” przewieziono ponad 14 tys. pasażerów. W pierwszy miesiąc działania (kwiecień) z usług przewoźnika skorzystało 846 osób, natomiast w listopadzie 2016 padł rekord w postaci 2189 pasażerów przewiezionych w trakcie jednego miesiąca.

Dalszy rozwój i cele projektu

1. Plany rozwojowe - system już w ciągu pierwszego roku działania przekonał do siebie użytkowników o czym świadczy trend wzrostowy liczby przejazdów. W związku z tym w kolejnym roku system nadal będzie wspierany i finansowany (podpisana umowa z operatorem obejmująca obsługę systemu w roku 2017). Dodatkowo analizowane są możliwości uruchomienia systemu na żądanie na innych obszarach i dzielnicach Szczecina.

Możliwe przyczyny skutecznego wdrożenia systemu i proponowane rekomendacje

1. Jedną z głównych przyczyn skutecznego wdrożenia systemu i jego akceptacji przez mieszkańców było odpowiednie dopasowanie rodzaju usługi do faktycznych potrzeb mieszkańców oraz duży stopień elastyczności przy wywołaniu usługi (na konkretną wskazaną godzinę).

Rekomendacja: *Należy dokładnie przeanalizować sposób działania usługi w kontekście jej dopasowania do faktycznych oczekiwań.*

5.2.3 System Esprit2go (Świnoujście)

Miasto Świnoujście jako lider przystąpiło do pierwszego etapu projektu finansowanego przez program Europejska Współpraca Terytorialna i Europejskie Systemy Sąsiedztwa, w ramach priorytetu 3: Ulepszanie transgranicznej komunikacji dla zwiększenia funkcjonalności "niebieskiego i zielonego" transportu.

Projekt Esprit2go zakłada wprowadzenie na terenie miasta Świnoujście oraz jeszcze jednej lokalizacji systemu typu Personal Rapid Transit (PRT) - Szybkiego Transportu Indywidualnego, który łączy cechy indywidualnego i zbiorowego transportu miejskiego. Jest to system typu "point to point", obsługiwany przez małe kilkuosobowe pojazdy, poruszające się zdalnie po lekkiej infrastrukturze bez przystanków pośrednich, po optymalnej drodze, która jest wytyczana przez system według kryterium minimalnego czasu podróży. PRT jest transportem automatycznym, obsługiwany bez pomocy motorniczego.

Projekt dotyczy wprowadzenia możliwości korzystania na terenie miasta, szczególnie na intensywnych ciągach komunikacji turystycznej, z niewielkich elektrycznych samochodów, które będzie można łatwo ze sobą połączyć (w tzw. pociąg drogowy). Następnie pasażerowie będą rozwożeni po różnych częściach miasta przez głównego operatora usługi.

Projekt ma zostać zlokalizowany na terenie Gminy Miasto Świnoujście w obszarze centrum, zlokalizowanym na wyspie Uznam (przy czym proponowana lokalizacja i zakres projektu będą przedmiotem opracowania, które powstanie jako rezultat obecnego, pierwszego etapu projektu).

6 Istniejące systemy planowania, plany działania i koncepcje mobilności

6.1 Zakres analizy

Analizie poddano dokumenty, które zostały opracowane i wdrożone na przestrzeni ostatnich pięciu lat (w tym aktualnie obowiązujące) bądź są na etapie opracowania lub aktualizacji. Dokumenty poddano analizie pod kątem odniesienia się w nich do zagadnienia elastycznych systemów transportowych, szczególnie w kontekście turystyki. Dokumenty przeanalizowano na szczeblach: krajowym, wojewódzkim, metropolitalnym (MOFOW-SOM), powiatowym, gminnym i pojedynczej miejscowości. Uwzględniono dokumenty strategiczne i planistyczne zawierające obligatoryjnie lub potencjalnie zapisy dotyczące transportu zrównoważonego i przeanalizowano je pod kątem elastycznej mobilności.

6.2 Wybrane dokumenty

Analizie poddano dokumenty, których zapisy dotyczą gmin obszaru MOFOW-SOM z podziałem na poszczególne szczeble.

A. Dokumenty krajowe:

- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.
- Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce (projekt).
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Polski.
- Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku.

B. Dokumenty wojewódzkie: (w Polsce dokumenty tego szczebla opracowywane są przez samorząd województwa⁷).

- Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.
- Strategia Rozwoju Sektora Transportu Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego.

C. Dokumenty Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego:

- Zintegrowany Plan Zrównoważonej Mobilności dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2016-2023.
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

⁷ W Polsce funkcjonują trzy szczeble samorządu terytorialnego – gmina, powiat i samorząd województwa. Każdy z nich posiada inną strukturę i odmienne kompetencje - jednak cały system samorządów w Polsce nie ma charakteru hierarchicznego: zakres działania samorządu wojewódzkiego nie narusza kompetencji samorządu powiatowego czy gminnego. Samorząd nie jest zależny od jednostek rządowej administracji, posiada osobowość prawną, prawo do dysponowania własnym majątkiem, tylko w ograniczonym zakresie podlega kontroli ze strony władzy centralnej. Mimo to wojewoda jest, zgodnie z ustawą z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2015 r. poz. 525): „organem nadzoru nad jednostkami samorządu terytorialnego i ich związków pod względem legalności;”

D. Dokumenty powiatowe:

- Strategia Rozwoju Powiatu.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu.
- Program ochrony środowiska powiatu.
- Wieloletni Program Inwestycyjny powiatu.
- Wieloletnia Prognoza Finansowa.

E. Dokumenty gminne i miejscowe:

- Strategia rozwoju.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
- Wieloletnia Prognoza Finansowa.
- Wieloletni Program Inwestycyjny.
- Strategia Rozwoju Turystyki.
- Plan Rozwoju Lokalnego.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy.
- Strategia ekorozwoju.
- Plany odnowy miejscowości.
- Lokalny Plan Rewitalizacji.
- Lokalny Program Rewitalizacji.
- Oferta inwestycyjna gminy.
- Program współpracy z organizacjami pozarządowymi.
- Strategia sukcesu.
- Plan Gospodarki Niskoemisyjnej.
- Plan rozwoju miejscowości.

F. Dokumenty Lokalnych Grup Działania i Lokalnych Grup Rybackich:

- Lokalna Strategia Rozwoju.
- Lokalna Strategia Rozwoju Obszarów Rybackich.

G. Pozostałe dokumenty:

- Porozumienia międzygminne dotyczące transportu publicznego.
- Inne porozumienia międzygminne, jeżeli obejmują zagadnienia transportu publicznego.

W przypadku powiatów i gmin analizie poddano istniejące dokumenty danego typu (nie wszystkie posiadały opracowania w wymienionym wyżej zakresie). Za obowiązujące przyjęto dokumenty przekazane przez samorządy bądź te, których horyzont czasowy obejmuje rok 2016.

Wnioski:

Analiza dokumentów wykazała niemal całkowity brak ujęcia zagadnień elastycznych systemów transportowych w dokumentach wszystkich szczebli. Tym bardziej brak jest jakichkolwiek odniesień do ujęcia systemów transportu elastycznego w kontekście turystyki.

W odniesieniu do obowiązujących ustaw i dokumentów **szczebla krajowego (A)**, w ustawie o transporcie drogowym zdefiniowane jest pojęcie transportu wahadłowego (uznanego zgodnie z definicjami przyjętymi na potrzeby projektu LAST MILE jako jeden z możliwych elementów elastycznego systemu transportowego). W pozostałych ustawach i dokumentach tego szczebla, jedynie w ramach Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 została określona definicja pojęć odnoszących się do elastycznych systemów transportowych (*bike-sharing*, *car-sharing*,

car-pooling) i wskazano ogólny cel w postaci zapewnienia możliwości elastycznej realizacji zindywidualizowanych potrzeb przewozowych.

Brak odniesienia do systemów elastycznych w dokumentach i opracowaniach **na szczeblu wojewódzkim (B)** z jednej strony może wskazywać na brak powszechnej świadomości istnienia i funkcjonowania takich systemów wśród osób odpowiedzialnych za przygotowanie dokumentów i opracowań, z drugiej jednak strony, przynajmniej na szczeblu dokumentów wojewódzkich, (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego) działania planistyczne skupiają się na realizacji celów strategicznych z punktu widzenia całego regionu (priorytetowy rozwój transportu zrównoważonego w postaci dobrze rozwiniętej sieci połączeń kolejowych). Należy jednak zauważyć, że w przypadku np. rozwoju kolei regionalnych są wskazywane działania wpisujące się w uelastycznienie systemów transportowych (np. uruchamianie kolejowe połączenia sezonowe), nie mniej jednak na obecnym etapie poza ogólnymi zapisami o konieczności koordynacji i uelastycznienia transportu, brak mechanizmów i propozycji systemowego wsparcia dla integracji gminnych systemów transportowych (również elastycznych) z siecią transportową województwa.

W dokumentach **na poziomie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (C)** również nie zidentyfikowano zapisów odnoszących się bezpośrednio do elastycznych systemów transportowych (poza ogólnymi zapisami o konieczności ich uelastycznienia). Określone cele są związane z rozwojem transportu zrównoważonego (m.in. poprzez realizację kolei metropolitalnej) i wskazują na działania skierowane w pierwszej kolejności do mieszkańców obszaru SOM. Dokumenty nie odnoszą się do zagadnienia transportu na potrzeby turystyki.

Na **poziomie powiatów (D)** w przeanalizowanych dokumentach można zauważyć pojawiające się odniesienia do elastycznych systemów transportowych jako rozwiązań mogących wspierać rozwój mobilności. Przykładowo Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Goleniowskiego wskazuje systemy transportu „na żądanie” jako jedno z możliwych rozwiązań na potrzeby obsługi osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Również w dokumentach **na poziomie gminnym (E)**, chociaż wciąż jeszcze jednostkowo, można zauważyć pojawiające się sygnały związane z poszukiwaniem nowych rozwiązań transportowych. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Szczecin na lata 2014-2025 wskazuje na działania związane z uelastycznianiem systemu komunikacji miejskiej poprzez wprowadzanie systemów „na żądanie” uzupełniających system regularnej komunikacji.

W pozostałych przeanalizowanych opracowaniach **(F), (G)**, nie zidentyfikowano żadnych odniesień do zagadnienia elastycznych systemów transportowych oraz do zagadnienia transportu zrównoważonego w turystyce.

Podsumowanie

W większości przeanalizowanych dokumentów, niezależnie od szczebla, nie zidentyfikowano bezpośrednich zapisów odnoszących się do działań związanych z systemami transportu elastycznego. Brakuje zarówno zapisów dedykowanych jego poszczególnym typom (transport „na żądanie”, systemy *car-sharing*, *car-pooling*) jak i możliwych systemowych rozwiązań które umieściłyby systemy elastyczne w strukturze organizacyjnej transportu (np. jako preferowanych systemów uruchamianych na obszarach o niedostatecznej dostępności transportowej lub obszarach zmagających się z dużą sezonowością ruchu). Obecnie w dokumentach zapisy dotyczą często ogólnego wspierania zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, ograniczenia ruchu samochodów indywidualnych oraz ograniczenia emisji spalin. Pojedyncze

przykłady wskazują na świadomość samorządów w zakresie problemu komunikacji z małych miejscowości oraz osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Ponadto większość dokumentów nie koresponduje ze sobą w zakresie strategii czy planów zrównoważonego rozwoju – zagadnienia transportu, turystyki i polityki niskoemisyjności funkcjonują praktycznie jako trzy odrębne zagadnienia. Jest to szczególnie widocznie poprzez nie ujmowanie w politykach transportowych zagadnień związanych z obsługą ruchu turystycznego.

Można założyć, że brak ujęcia systemów elastycznego transportu wynika z wciąż niedostatecznego poziomu wiedzy odnośnie możliwości i sposobu ich działania. Należy położyć nacisk na wspieranie polityk informacyjnych w tym zakresie, zwłaszcza w kontekście możliwego zysku ekonomicznego przy stosowaniu systemów elastycznych w porównaniu z tradycyjnymi, regularnymi systemami transportowymi. Proces edukacji i informacji powinien rozpoczynać się od poziomu gmin, jako jednostek odpowiedzialnych za organizację transportu, ale również bezpośrednio stykających się z problematyką dostępności transportowej (w tym z konkretnymi przykładami zjawiska „ostatniej mili”).

Analiza została przeprowadzona przez zespół LAST MILE Regionalnego Biura Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w oparciu o zebrane dane dostępne poprzez (strony Biuletynu Informacji Publicznej i pozostałe strony jednostek samorządowych) oraz na podstawie zleconego opracowania eksperckiego *„Analiza dokumentów planistycznych i strategicznych na obszarze gmin: Szczecin, Stargard, Świnoujście, Goleniów, Gryfino, Police, Stepnica, Nowe Warpno, Kobyłka, Stare Czarowo, Dobra (Szczecińska), Kołbaskowo, Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin, Międzyzdroje, Przybiernów na potrzeby projektu „LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych” w ramach zadania 1-A.2 „Stan elastycznego transportu w regionach”*.

7 Współpraca i komunikacja

7.1 Współpraca pomiędzy publicznymi i prywatnymi operatorami usług transportowych

Na obszarze MOFOW-SOM nie zidentyfikowano jednolitej platformy współpracy pomiędzy publicznymi i prywatnymi operatorami usług transportowych. Brak sformalizowanych systemów współpracy w postaci stowarzyszeń, partnerstwa czy forów. Wśród podmiotów zorganizowanych można wskazać na Zachodniopomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych zrzeszające ok. 275 członków (przedsiębiorstw transportowych) jednak w znacznej mierze jest ono nastawione na działania związane z przewozami międzynarodowymi i spedycją.

Wyraźna jest zależność pomiędzy występującym deficytem transportu publicznego a promowaniem przez gminy oferty transportowej przewoźników prywatnych. Na obszarach, gdzie oferta zorganizowanego transportu publicznego jest niewystarczająca, gminy jako organizatorzy transportu, w swoich granicach administracyjnych często wymieniają na swoich stronach internetowych informacje o prywatnych przewoźnikach realizujących połączenia komunikacyjne do i na terenie gminy. Gmina Międzyzdroje zachęca między innymi do korzystania z systemu carpooling (BlaBlaCar) jako jednej z możliwości przyjazdu do gminy.

Wśród gmin, które skutecznie podejmują działania związane ze współpracą z prywatnymi operatorami należy wskazać Świnoujście oraz Międzyzdroje. W Świnoujściu dobrym przykładem jest współpraca pomiędzy prywatną linią bus a PKS-em i komunikacją miejską obsługującą linię nr 10 (do Międzyzdrojów), które to podmioty układają rozkład jazdy tak, aby się nawzajem uzupełniać. Ponadto Świnoujście współpracuje z prywatnym operatorem kolejki turystycznej

Cyrus Tours (www.cyrus-tours.pl) przy obsłudze organizowanych imprez turystycznych i kulturalnych.

Należy zwrócić również uwagę na znikomy odzew prywatnych operatorów usług transportowych na etapie pozyskiwania danych do analizy. Spowodowane jest to między innymi właśnie brakiem wykształcenia się do tej pory systemów współpracy z sektorem prywatnym, innych niż procedura wyboru operatora na świadczenie usług transportowych w gminie.

7.2 Współpraca pomiędzy branżą transportową i turystyczną

Na obszarze MOFOW-SOM nie zidentyfikowano jednolitej platformy współpracy pomiędzy branżą turystyczną a transportową. Istnieją stowarzyszenia i organizacje w postaci Zachodniopomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej Forum Turystyki, lokalnych organizacji turystycznych czy też Forum Turystyki Regionów, skupiają one jednak głównie podmioty branży turystycznej.

Jednym z niewielu zorganizowanych i cyklicznych wydarzeń o znacznej skali, dającym szansę na wymianę doświadczeń pomiędzy branżą turystyczną a transportową są Szczecińskie Targi Turystyczne MARKET TOUR, organizowane w ramach plenerowej imprezy Piknik nad Odrą. Jednak większość działań związanych ze współpracą pomiędzy branżami ma charakter doraźny i jednostkowy. Przykładowo, organizatorzy imprez kulturalnych i turystycznych występują do organizatora transportu na danym obszarze o zapewnienie obsługi transportu publicznego (np. wspomniane pociągi Przewozów Regionalnych). W drugą stronę, prywatni przedsiębiorcy transportowi (np. operator turystycznych kolejek elektrycznych w Międzyzdrojach) z własnej inicjatywy nawiązują współpracę z zarządcami atrakcji turystycznych na terenie gminy i organizują regularne wycieczki do tych atrakcji.

Należy wskazać, że zauważalny jest pozytywny trend samoorganizowania się podmiotów związanych z branżą turystyczną, szczególnie w sektorze usług hotelarskich (np. inicjatywy związane z integracją branży hotelarskiej w Międzyzdrojach). Przedstawiciele branży hotelarskiej polecają usługi i atrakcje w mieście oraz informują o możliwych dostępnych usługach transportowych. Lokalnie istniejące tego typu stowarzyszenia mogą stać się w przyszłości podstawą do działań w zakresie współpracy z branżą transportową.

7.3 Komunikacja i rozpowszechnianie informacji

Na obszarze MOFOW-SOM brak jednego zintegrowanego systemu rozpowszechniania informacji o ofercie transportowej, zwłaszcza integrującego jednocześnie informacje o ofercie turystycznej obszaru. Obecnie realizowany jest przez Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego projekt stworzenia szerokiej platformy internetowej obejmującej ofertę turystyczną i transportową całego województwa, jednak jest on wciąż na etapie roboczym. W przyszłości, przy odpowiednim stopniu wdrożenia, może stać się rodzajem wspólnego standardu dla regionu.

Obecnie za proces promowania i informowania o ofercie transportowej odpowiedzialni są bezpośrednio organizatorzy transportu lub operatorzy w ramach powierzonych im obowiązków. Podległe samorządowi województwa kolejowe Przewozy Regionalne prowadzą politykę informacyjną poprzez własne strony internetowe, tradycyjne kanały dystrybucji (informacje prasowe, materiały skierowane do regionalnych stacji telewizyjnych i radiowych) oraz media społecznościowe - obecnie o niewielkim zasięgu (Twitter - ok. 2700 obserwujących, Facebook - ok. 2000 obserwujących, stan na styczeń 2017). Gminy przekazują informacje o transporcie publicznym głównie poprzez te same kanały dystrybucji (gminne portale informacyjne, strony samorządowe, lokalne media). Dodatkowo część gmin o niedostatecznej

dostępności transportu publicznego informuje na swoich stronach o ofertach prywatnych przewoźników. Miasto Szczecin w roku 2016 uruchomiło aplikację *WSz Wiadomości Szczecin*, dzięki której na bieżąco można śledzić aktualne wydarzenia w mieście, otrzymywać informacje na wybrany temat (np. dotyczący komunikacji publicznej), ale również zapoznać się z działaniami i planami Urzędu Miasta i podległych mu jednostek.

Pewne działania związane z promocją elastycznych rozwiązań transportowych skierowanych na potrzeby obsługi produktów turystycznych mogą być rozpowszechniane poprzez istniejące na obszarze Lokalne Organizacje Turystyczne (promowanie ofert wśród operatorów turystycznych), Zachodniopomorską Organizację Turystyczną (działania na poziomie wojewódzkim i ponadregionalnym) oraz wskazane w poprzednim punkcie, zorganizowane stowarzyszenia działające w branży turystycznej.

7.4 Podmioty wspierające

W regionie wśród instytucji związanych ze wspieraniem działań związanych z rozwojem polityk i systemów mobilności na obszarze MOFOW-SOM można wskazać przede wszystkim jednostki akademickie. W ramach Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego działa między innymi Katedra Systemów i Polityki Transportowej wraz z laboratorium TransLab - Laboratorium Badań nad Transportem i Zrównoważoną Mobilnością. Celem laboratorium jest prowadzenie projektów badawczych oraz wsparcie sektora transportu, również publicznego, we wdrażaniu innowacji i nowoczesnych rozwiązań technologicznych. Wydział Inżynierjno-Ekonomiczny Transportu Akademii Morskiej w Szczecinie w ramach Instytutu Zarządzania Transportem i Instytutu Inżynierii Transportu prowadzi projekty i badania związane z integracją systemów transportowych również z uwzględnieniem transportu wodnego.

8 Wymagane działania – analiza braków i potencjałów

8.1 Wskazany obszar wymaganych działań

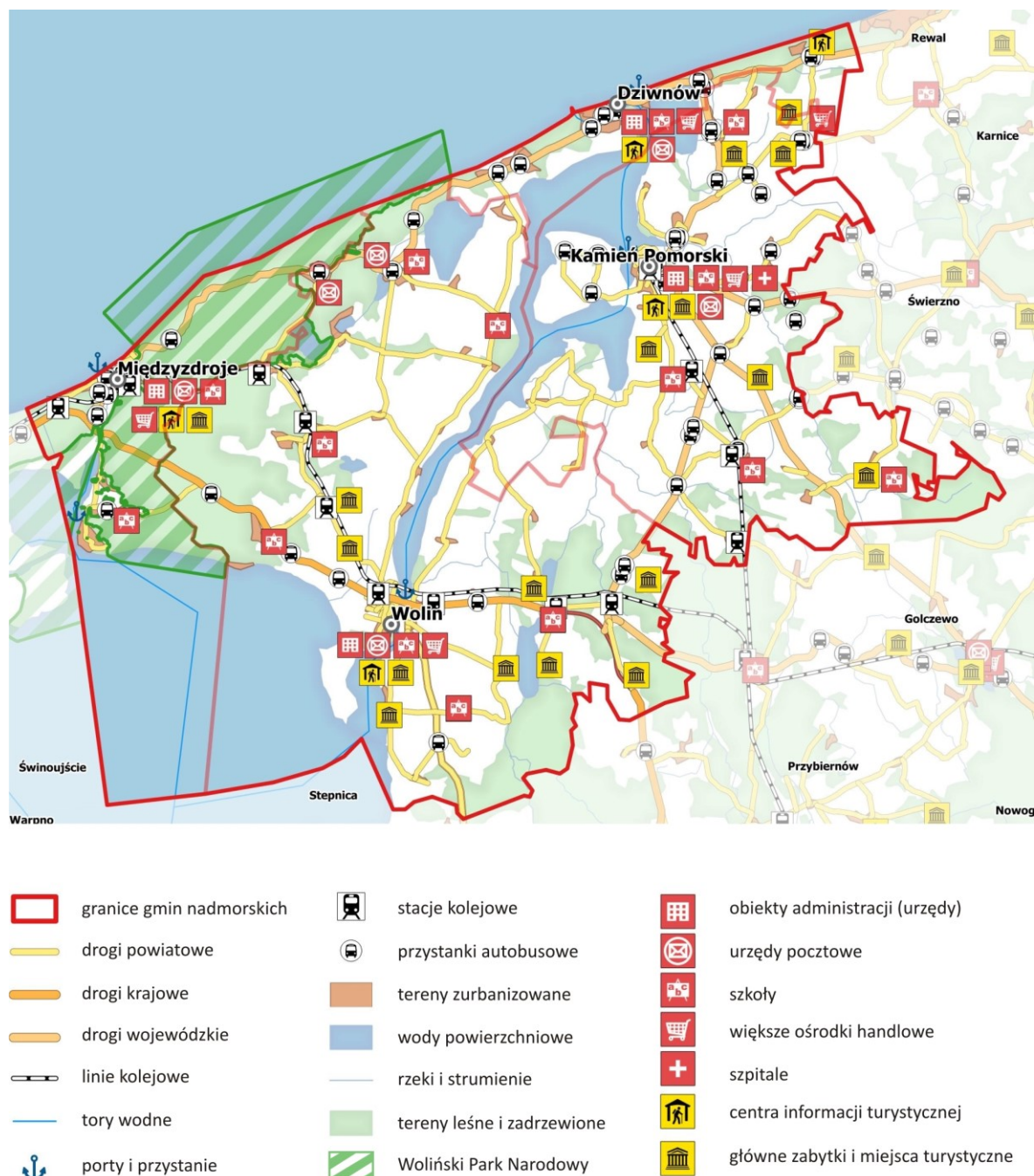
Jak opisano w punkcie 1.1 *Określenie badanego obszaru*, w odniesieniu do zapotrzebowania transportowego oraz definicji obszarów, których w szczególności dotyczy tematyka projektu LAST MILE na terenie MOFOW-SOM, zidentyfikowano cztery gminy, które spełniają założone kryteria obszarów wymagających szczególnych działań. Są to sąsiadujące ze sobą, gminy Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Wolin, leżące w pasie wybrzeża Morza Bałtyckiego.

Ze względu na swoje walory turystyczne, infrastrukturę noclegową i wyraźny udział usług turystycznych w sektorze gospodarki obszar ten można uznać za rejon turystyczny (stanowiący część nadmorskiego regionu turystycznego). Położenie w bezpośredniej bliskości wybrzeża bałtyckiego nadaje mu częściowo charakter turystycznego regionu pasmowego (gminy Dziwnów i Międzyzdroje – posiadające najwyższy sezonowy wzrost liczby odwiedzających) wraz z położonymi w kierunku lądu gminami o niewykorzystanym potencjale turystycznym (Wolin i Kamień Pomorski – względnie stała liczba odwiedzających przez cały rok).

W punktach 2.8-2.11 opisano ogólną charakterystykę poszczególnych gmin w odniesieniu do potencjału turystycznego, rozwiązań transportowych skierowanych do turystów oraz zgłaszanych przez gminy deficytów w zakresie dostępności transportu (również w kontekście problematyki „ostatniej mili”).

Poszukiwane rozwiązania transportowe na wskazanym obszarze gmin muszą uwzględniać oczekiwane zwiększenie wewnętrznej dostępności transportowej (obsługa sieci osadniczej gmin), dążenie do łączenia potencjałów turystycznych oraz zwiększenie dostępności zewnętrznej (połączenia z kluczowymi węzłami i kierunkami komunikacyjnymi obszaru MOFOW). Ze względu na obciążenia finansowe gmin, rozwiązania powinny być możliwie ekonomiczne (niskie koszty uruchomienia usługi) i dawać możliwość finansowania w dłuższym okresie.

Ryc. 9 Obszar wybranych wiejskich gmin turystycznych



Źródło: Materiały własne zespołu Last Mile RBGPWZ

8.2 Wskazany rodzaj systemu elastycznego transportu

Uwarunkowania dotyczące dostępności transportowej wskazują, że dla wybranego obszaru najbardziej wskazanym rozwiązaniem jest zastosowanie **systemu wywoławczego** w postaci odpowiedniej formy transportu na żądanie. Systemy tego typu działają z powodzeniem na wielu obszarach w krajach europejskich (rozwiązania w dolinie Deferegggen we Wschodnim Tyrolu, transport w Parku Narodowy Aigüestortes w Regionie Katalonia), ale również w ostatnich latach pojawiają się na terenie naszego kraju (transport na żądanie w Krakowie i w Szczecinie). Rozwiązania takie sprawdzają się przy obsłudze sieci osadniczej (zwłaszcza rozproszonej) jako system transportu publicznego dla mieszkańców, a jednocześnie można je stosować jako rozwiązania skierowane do turystów przy obsłudze obszarów turystycznych. Na wskazanym obszarze wymaganych działań mogą mieć zastosowanie w obydwu przypadkach jako:

System codziennego transportu publicznego - rozwiązanie skierowane do mieszkańców, zwiększające dostępność obszaru, w tym też do miejsc obecnie komunikacyjnie wykluczonych. System ten mógłby zostać zastosowany w różnych skalach, zarówno do rozwiązania lokalnego ograniczenia transportowego na obszarze pojedynczej gminy (np. elastyczne połączenie dzielnicy peryferyjnej z centrum gminy), jak i stać się rozwiązaniem systemowym dla całego obszaru (poprzez wspólną organizację transportu na poziomie ponadgminnym).

System transportu na potrzeby obsługi ruchu turystycznego (w sezonie) – rozwiązanie skierowane do turystów, wspierające przemieszczanie się zarówno w obrębie gmin oraz pomiędzy nimi (jako alternatywa dla transportu indywidualnego). System mógłby opierać się o sieć obszarów i obiektów turystycznych położonych na terenie poszczególnych gmin. Łączyłby w ten sposób ich wzajemny potencjał turystyczny, ułatwiał dystrybucję ruchu turystycznego w sezonie oraz umożliwiał integrację polityki turystycznej m.in. poprzez jedną wspólnie promowaną usługę transportu elastycznego. Ze względu na specyfikę obszaru sposób działania usługi musi uwzględniać sezonowość ruchu turystycznego, natomiast ze względu na to, że usługa transportu turystycznego nie jest usługą transportu publicznego rozwiązanie to musiałoby opierać się na współpracy sektora publicznego z sektorem prywatnym (np. JST przygotowuje uwarunkowania zapewniające rentowność usługi a przewoźnicy prywatni ją realizują).

8.3 Analiza SWOT

Ze względu na możliwość zastosowania systemu wywoławczego jako rozwiązania dwóch odmiennych problematyk, analiza SWOT została opracowana oddzielnie dla poszczególnych możliwych systemów.

System codziennego transportu publicznego (mieszkańcy)

Mocne strony	• Zwiększenie dostępności komunikacyjnej obszaru. • Lepsze dostosowanie usługi do faktycznych potrzeb transportowych mieszkańców. • Sprawniejsza modyfikacja usługi (dodawanie, likwidowanie przystanków). • Łatwiejsza koordynacja z innymi systemami transportowymi działającymi na obszarze. • Wsparcie dla rozwiązania problemu ostatniej mili. • Możliwość działania w różnych trybach (np. dodatkowe dojazdy związane z imprezą masową). • Zmiana sposobu działania istniejącego regularnego systemu transportowego na wywoławczy może przynieść znaczne oszczędności finansowe (brak zjawiska pustych przewozów).
Słabe strony	• Wymaga dodatkowych nakładów finansowych zarówno na uruchomienie usługi jak i jej długoterminowe finansowanie. • Poruszanie się po trasach nierentownych może zwiększać poziom zadłużenia usługi. • Poruszanie się po trasach rentownych może prowadzić do konkurencji z przewoźnikami prywatnymi, a honorowanie ulg przewozowych (istniejące dopłaty do biletów ulgowych dla

	transportu publicznego) może spowodować zarzuty o nieuczciwą konkurencję i monopolizację rynku. • Brak doświadczenia przy wdrażaniu i prowadzeniu tego typu usługi przez organizatora transportu. • Brak doświadczenia przy korzystaniu z tego typu usługi przez pasażera.
Szanse	• Postęp technologiczny i coraz wyższy odsetek osób korzystających z urządzeń mobilnych ułatwia wdrożenie nowoczesnych i łatwych w obsłudze systemów wywoławczych oraz dyspozycyjnych. • Istniejące obecnie instrumenty finansowania dające możliwość np. zakupu nowoczesnego taboru przewozowego. • Istniejące programy unijne nastawione na promowanie rozwiązań transportu zrównoważonego (łatwiejsze pozyskiwanie doświadczenia).
Zagrożenia	• Uwarunkowania prawne nie uwzględniające w pełni specyfiki działania transportu na żądanie (np. pojawiające się wątpliwości czy jest to regularna czy okazjonalna usługa transportowa). • Zmieniająca się polityka i legislacja transportowa (mogące pojawić się ograniczenia dotyczące sposobu działania usługi, np. likwidacja dopłat do przejazdów ulgowych). • Stały trend wzrostowy transportu indywidualnego i spadek liczby użytkowników transportu publicznego.

System transportu na potrzeby obsługi ruchu turystycznego (w sezonie)

Mocne strony	• Stworzenie na obszarze alternatywy dla transportu indywidualnego, zwłaszcza w kontekście wzmożonego ruchu sezonowego. • Możliwe stworzenie systemu (wspólnego standardu) integrującego potencjały turystyczne gmin. • Uregulowanie współpracy z sektorem prywatnym (zachęta do stworzenia np. stowarzyszenia przewoźników). • Uregulowany sposób działania może umożliwić dostęp np. do obiektów turystycznych w obszarach chronionych oraz do obszarów, których obsługa nie była dotychczas rentowna. • Działanie w ramach polityki niskoemisyjnej, szczególnie ważnej na obszarach chronionych i uzdrowiskowych.
Słabe strony	• Brak odpowiedniej działającej formuły współpracy pomiędzy jednostkami samorządowymi a prywatnymi przewoźnikami (brak doświadczenia w organizacji partnerstw publiczno-prywatnych). • Brak integracji przewoźników prywatnych (brak wspólnej reprezentacji interesów sektora prywatnego). • W związku z tym, że transport turystyczny nie jest transportem publicznym (nie przysługuje mu system dopłat) usługa musi być rentowna. • Przy braku na danym obszarze wystarczających rozwiązań transportowych skierowanych do mieszkańców, mogą oni sprzeciwiać się zaangażowaniu (zwłaszcza finansowemu) gminy w rozwój systemów skierowanych do turystów. • Różna skala oczekiwań i potrzeb poszczególnych gmin mogąca niekorzystnie wpłynąć na chęć do współpracy. • Brak spójnego systemu informowania o tego typu usługach.
Szanse	• Perspektywiczny wzrost ruchu turystycznego na obszarze projektu (zwiększająca się baza potencjalnych użytkowników systemu). • Możliwość budowy i promocji nowych produktów turystycznych opartych o system transportowy. • Gminy nadmorskie poszukują rozwiązań dotyczących problemu wzmożonego ruchu indywidualnego (prywatne samochody) w sezonie turystycznym.
Zagrożenia	• Stały trend wzrostowy transportu indywidualnego i spadek liczby użytkowników transportu publicznego. • Sezonowość ruchu turystycznego sprawia, że np. w miesiącach zimowych usługa będzie nieopłacalna.

9 Podsumowanie opracowania

Przeprowadzona w ramach projektu „LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych” analiza aktualnych uwarunkowań (State-of-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego, wykazała:

- Na obszarze miejskiego obszaru funkcjonalnego miasta Szczecin (MOFOW) można wskazać przykłady systemów transportu elastycznego zdefiniowanego w ramach projektu m.in. transport na żądanie na osiedlu Podjuchy w Szczecinie, sezonowe połączenia kolejowe, rozwiązania typu bikesharing (system Bike_S w Szczecinie), wypożyczalnie rowerów turystycznych (system BalticBike.pl w Świnoujściu i Międzyzdrojach).
- Rozwiązania te, chociaż wciąż jeszcze pojedyncze, świadczą o podejmowaniu prób dostosowania oferty transportowej do zmieniających się potrzeb użytkowników szukających odpowiadających im ofert mobilności. Należy zwrócić uwagę na szybki odzew w postaci dynamicznego wzrostu liczby korzystających z poszczególnych usług po ich uruchomieniu.
- Problematyka wspierania rozwoju tego typu systemów nie jest, poza pojedynczymi przykładami, ujęta w politykach planistycznych, strategiach i dokumentach zarówno na poziomie regionu jaki na szczeblu lokalnym. Wskazuje to na niewielki stopień świadomości w odniesieniu zarówno do istnienia tego typu systemów jak i często znacznych korzyści (również ekonomicznych) związanych z ich stosowaniem w porównaniu z tradycyjnymi systemami transportowymi.
- Obecnie brak jednolitego standardu i spójnego systemu w zakresie planowania podróży, informowania o ofercie turystycznej oraz agregowania systemów transportowych dla całego obszaru MOFOW-SOM.
- Wyraźny jest problem braku koordynacji i współpracy na wielu szczeblach procesu realizacji polityk transportowych. Widoczny jest on już na etapie działań planistycznych i strategicznych (np. brak koordynacji polityk rozwoju transportu z turystyką), na poziomie organizacji transportu czy też braku integracji branży transportowej (brak platformy współpracy pomiędzy prywatnymi i państwowymi przewoźnikami).
- Należy zwrócić uwagę na zauważalne w ostatnich latach wspieranie rozwoju infrastruktury transportowej oraz zwiększanie nacisku na współpracę gmin w tym zakresie (np. działania Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych czy realizację projektu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej).
- Należy odnotować stale polepszającą się jakość infrastruktury transportowej, nie tylko w zakresie kolejowej i drogowej, ale również portowej (porty jachtowe, przystanie, nabrzeża cumownicze).
- Brak obecnie kompleksowych programów i strategii rozwoju elastycznych systemów transportowych i wspierania nowoczesnych rozwiązań mobilności. Brak instrumentów długotrwałego finansowania i podtrzymywania usługi transportowej co zniechęca organizatorów do wdrażania rozwiązań innowacyjnych (również w systemie pilotażowym).

Materiały źródłowe do opracowania konspektu analizy.

Directorate general for Agriculture of the European Commission (1997) "Rural Developments" working document.

Dwyer L., Edwards, D., Mistilis, N., Roman, C. & Scott, N. (2009). Destination and enterprise management for a tourism future. *Tourism Management*, 30, 63–74.

Hernández Luís, J. A. (2008). *El turismo de masas. Evolución y perspectivas*, Madrid: Síntesis.

Kelly, J., Haider, W., Williams P. W., & Englund, K. (2007). Stated preferences of tourists for eco-efficient destinations planning options. *Tourism Management*, 28, 377–390.

Pine, B. J., & Gilmore, J.H. (1999). *The Experience Economy*. Boston: Harvard Business School Press.

Schiefelbusch, M., Jain, A., Schäfer, T., & Müller, D. (2007). Transport and Tourism: Roadmap to Integrated Planning Developing and Assessing Integrated Travel Chains. *Journal of Transport Geography*, 15, 94–103.

Segretariato Permanente della Convenzione delle Alpi (2007). *Transport and Mobility in the Alps*, Innsbruck. Retrieved from:
http://www.alpconv.org/en/AlpineKnowledge/RSA/transportandmobility/Documents/RSA_eng_20071128_low.pdf

Waters, S. (2003) Reflections on the conference. Conference on delivering flexible transport - showcasing the way forward. Queensland Council of Social Services, Brisbane, July 2003.



www.interregeurope.eu/lastmile