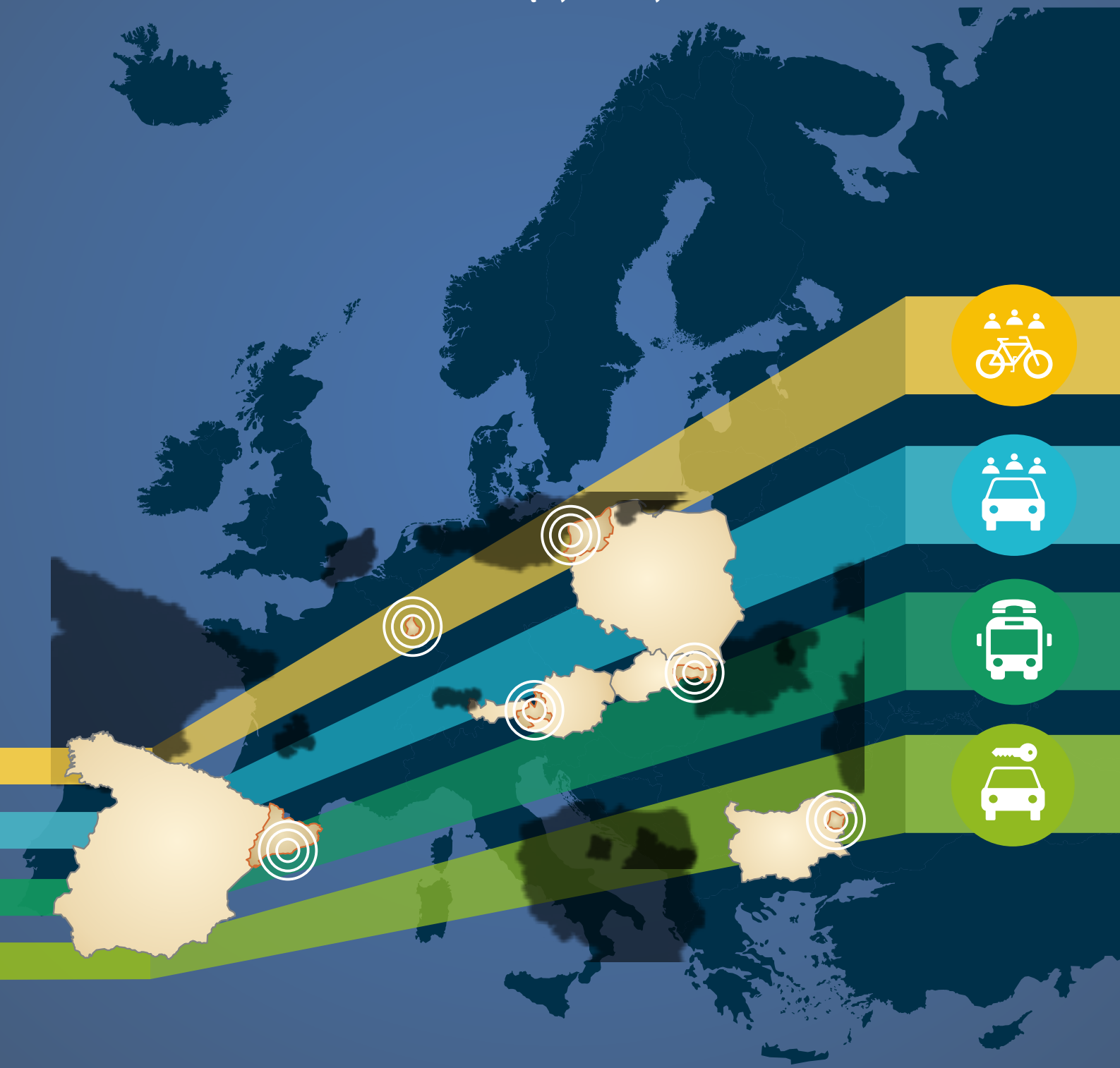
LAST MILE
Interreg Europe

Ewaluacja Dobrych Praktyk w zakresie systemów transportu elastycznego

Podsumowanie doświadczeń międzynarodowych



Działanie 1-A.3 w ramach projektu LAST MILE - Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych

European Union
European Regional
Development Fund

Pomorze
Zachodnie

Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa
Zachodniopomorskiego

Interreg
Europe
European Union | European Regional Development Fund

LAST MILE
Interreg Europe

European Union
European Regional
Development Fund

Ewaluacja Dobrych Praktyk w zakresie systemów transportu elastycznego

Podsumowanie doświadczeń międzynarodowych

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

Opracowanie: PP4 - Klub "Zrównoważony Rozwój Społeczeństwa Obywatelskiego"(CSDCS), Bułgaria

Edycja PL: PP7 – Województwo Zachodniopomorskie – Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie

Wrzesień 2018

www.interregeurope.eu/lastmile

Spis treści

Podsumowanie 3

1. Wprowadzenie 3

2. Cele projektu 4

2.1. Założenia projektu LAST MILE 4

2.2. Cele raportu 5

3. Metodologia 5

4. Prezentacja najlepszych praktyk 5

4.1 Szablon dobrych praktyk z podziałem na kategorię transportowych systemów operacyjnych 6

4.2 Regularny transport publiczny z przystankami na żądanie 7

4.2.1Hiszpania: Pociąg z przystankami na żądanie z Lleida do La Pobla de Segur 7

4.3 Systemy wywoławcze typu Call/Dial 8

4.3.1 Luksemburg: Bummelbus 8

4.3.2 Luksemburg: Night Rider 10

4.3.3 Austria: DefMobil – współdzielona taksówka 11

4.3.4 Hiszpania: System taksówek na żądanie w dolinie Vall de Boi 13

4.4 Sezonowy transport wahadłowy 15

4.4.1 Bułgaria: Sezonowa linia autobusowa nr 209 15

4.4.2 Polska: Nadmorska Kolej Wąskotorowa 16

4.4.3 Słowacja: Nostalgiczny pociąg 18

4.5 Systemy współdzielenia (sharing) 20

4.5.1 Austria: Flugs – e-car sharing 20

4.5.2 Polska: BalticBike.pl 22

4.5.3 Słowacja: Cyklo Tour Spiš 24

4.6 Pozostałe typy systemów 25

4.6.1 Bułgaria: Elastyczne systemy transportowe w miejscowości Byala 25

5. Podsumowanie najlepszych praktyk z regionów partnerskich 26

6. Wnioski 28

Podsumowanie

Dokument ma na celu przedstawienie doświadczeń międzynarodowych dotyczących zidentyfikowanych w trakcie trwania projektu LAST MILE dobrych praktyk systemów elastycznych i polityk w zakresie zrównoważonej mobilności. Szczególny nacisk został położony na zagadnienia związane z problematyką ostatniej mili oraz wniosków wyciągniętych z wymiany doświadczeń. Zebrane doświadczenia powinny pomóc w dyskusjach, przede wszystkim na szczeblu regionalnego, odnośnie możliwości wykorzystana nowych podejść i doświadczeń uzyskanych w trakcie projektu, szczególnie w odniesieniu do instrumentów polityki, budowy zaangażowania podmiotów oraz określania kosztów i źródeł finansowania.

Niniejsze sprawozdanie stanowi syntezę najlepszych praktyk z sześciu obszarów regionalnych analizowanych w ramach projektu LAST MILE. Podsumowuje informacje zebrane podczas wizyt studialnych w regionach partnerskich, w celu analizy sieci transportowych i istniejących elastycznych systemów transportowych (car-sharing/ car-pooling/ systemy wahadłowe/ systemy sezonowe / systemy transportu na żądanie) na wybranych obszarach wiejskich w różnych krajach europejskich (Okręg Warna w Bułgarii, Park Krajobrazowy Górnego Sûre w Luksemburgu, Tyrol Wschodni w Austrii, Region Koszyce na Słowacji, województwo zachodniopomorskie, ze szczególnym uwzględnieniem Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w Polsce i Region Katalonii w Hiszpanii). Wszystkie z nich posiadają w swoich granicach tereny o uwarunkowaniach wiejskich obszarów turystycznych, które mogą osiągnąć znaczne korzyści poprzez wdrożenie elastycznych systemów transportowych.

Podczas wizyt studialnych przedstawiono rozwiązania regionalne w zakresie elastycznych systemów transportowych, które zostały ocenione przy użyciu gotowego szablonu przedstawionego przez Sekretariat programu Interreg Europa. Ocena opierała się na systematycznym gromadzeniu i analizowaniu informacji o systemie działania poszczególnych rozwiązań (mocne i słabe strony) oraz o osiągniętych rezultatach przy wdrażaniu systemów na potrzeby obsługi ostatniej mili. Miało to na celu ocenę ich wpływu ma uwarunkowania lokalne, poprawę skuteczności funkcjonowania, możliwości wdrażania w innych regionach oraz zalecenia odnośnie dalszego rozwoju. W związku z tym zidentyfikowano potencjał optymalizacji, rozbudowy i innowacji, aby zdobyte w ten sposób doświadczenia partnerzy projektu mogli wykorzystać na potrzeby opracowanych Regionalnych Planów Działań.

1. Wprowadzenie

Projekt LAST MILE dotyczy 3 osi priorytetowej "Gospodarka niskoemisyjna", która jest alokowana do priorytetu inwestycyjnego 4(e). Nieodłącznym elementem redukcji emisji CO2 w turystyce, są działania na rzecz promowania zrównoważonej mobilności oraz określania dalszych działań wpływających na mobilność turystów w miejscu docelowym. W tym świetle ostatnia mila ma kluczową rolę w wyborze przez użytkownika systemu transportowego, ponieważ (multimodalny) łańcuch transportowy od punktu początkowego do miejsca docelowego jest tak silny, jak jego najsłabsze ogniwo.

Wdrożenie multimodalnych i zorientowanych na popyt systemów mobilności wymaga profesjonalnego zarządzania, w tym odpowiednich urządzeń informacyjnych, systemów dyspozycyjnych oraz wymaga zapewnienia dostępności dla wszystkich grup docelowych. Dzięki wymianie doświadczeń oraz współpracy międzyregionalnej i wewnątrzregionalnej można zwiększyć efektywność i trwałość danej oferty multimodalnej.

Szeroko rozpowszechniona współpraca partnerska różnych regionów europejskich ułatwia uczenie się w oparciu o doświadczenia innych krajów, z których każdy posiada własne uwarunkowania prawne i instytucjonalne.

Ogólnym celem projektu jest poprawa polityki regionalnej i stworzenie przejrzystych przepisów prawnych w kontekście zrównoważonych, elastycznych form transportu dla ostatnich odcinków łańcucha podróży, co spowoduje zmianę sposobu wyboru środka transportu w turystyce i rekreacji, w kierunku modelów transportu bardziej zrównoważonego - o 5% do roku 2020 (w porównaniu do roku 2015). Jest to zgodne z europejskimi celami długoterminowymi dla procesu przechodzenia na model gospodarki niskoemisyjnej.

2. Cele projektu

2.1. Założenia projektu LAST MILE

Projekt LAST MILE (finansowany w ramach programu INTERREG EUROPA, 2016-2020) ma na celu znalezienie innowacyjnych, elastycznych rozwiązań dla zrównoważonych systemów mobilności regionalnej. Chce zaoferować turystom możliwość pokonywania "ostatniej mili" w łańcuchu podróży w sposób zrównoważony, a jednocześnie zapewnić mieszkańcom alternatywę dla korzystania z samochodów prywatnych podczas ich codziennego przemieszczania się.

Projekt koncentruje się na problematyce dostępności w pokonywaniu ostatniego ogniwa łańcucha podróży z miejsca początkowego do miejsca przeznaczenia oraz zbiera i analizuje rozwiązania odnoszące się do tego zagadnienia, próbując zintegrować je ze zrównoważonymi formami transportu. W dłuższej perspektywie, wdrażanie tego typu rozwiązań, powinno przynieść widoczne korzyści dla środowiska oraz dla efektywnego wykorzystania zasobów i redukcji kosztów.

Celem projektu LAST MILE jest również wskazanie, w jaki sposób dobrze przygotowane ramy instytucjonalne ułatwiają realizację założeń zrównoważonych polityk transportowych, szczególnie w kontekście odpowiedzi na faktyczne zapotrzebowanie na usługi transportowe (w formie transportu publicznego, współdzielonego, łączonego). Projekt bierze pod uwagę wnioski wyciągnięte z przeprowadzanych konsultacji i wymiany doświadczeń, tak aby na późniejszym etapie skutecznie zachęcać partnerów projektu oraz regionalnych interesariuszy do wdrażania nowych, sprawdzonych już, pomysłów i koncepcji z innych regionów Europy. Rozwiązania mogą zostać przeniesione na ich własne lokalne obszary przy udziale i wsparciu opracowywanych regionalnych planów działania.

Projekt ma na celu również transfer najlepszych praktyk i innowacyjnych podejść do polityki regionalnej. Partnerzy projektu opracowali zestaw regionalnych raportów analizujących ich terytoria w odniesieniu do status quo w zrównoważonej mobilności, elastycznym transporcie i aktywności turystycznej. Wspólna analiza jest pierwszym krokiem w kierunku budowy płaszczyzny międzyregionalnej wymiany doświadczeń.

W oparciu o ustalenia wynikające z przeprowadzonych analiz oraz dzięki wymianie doświadczeń między partnerami, w kolejnym etapie prac powstaną Plany Działania dla każdego z regionów. Ich realizacja i monitorowanie wdrażania będzie odbywać się w ramach II fazy projektu. Wyciągnięte wnioski posłużą również do ulepszenia unijnych, krajowych i regionalnych polityk transportowych.

2.2. Cele raportu

Niniejsze sprawozdanie stanowi syntezę najlepszych praktyk z sześciu obszarów regionalnych analizowanych w ramach projektu LAST MILE. Podczas wizyt studialnych przedstawiono rozwiązania regionalne w zakresie elastycznych systemów transportowych. W związku z tym zidentyfikowano potencjał optymalizacji, rozbudowy i innowacji, aby zdobyte w ten sposób doświadczenia partnerzy projektu mogli wykorzystać na potrzeby opracowanych Regionalnych Planów Działań

Ważnym jest, aby najpierw zdefiniować czym jest dana „dobra praktyka". Poniżej przedstawiono kilka istotnych definicji:

"Dobra praktyka" oznacza wykonywanie funkcji lub testowanie przy użyciu tylko zalecanych lub zatwierdzonych metod. Dokumenty dobrej praktyki mogą zawierać wytyczne, kodeksy postępowania, podręczniki procedur, przepisy i inne dokumenty. " (źródło: Urs E. Gattiker (Wiodący w Europie ekspert w dziedzinie ***danych mediów społecznościowych****))*

*"Dobrą praktyką jest inicjatywa, która sprawdziła się dobrze (np. na podstawie ewaluacji procesu) i zapewniła dobre wyniki (tj. ocenę wydajności i wyników) i dlatego jest zalecana jako model. Jest to trwałe i efektywne doświadczenie, o jasnych celach i jasno określonych grupach docelowych, które może być wzmocnione. Jego działania wykorzystują istniejące struktury i mają szerokie poparcie wśród populacji docelowej, zasługują zatem na udostępnienie, aby mogła go przyjąć większa liczba osób". (*źródło: Definicja i kryteria dobrych praktyk - www.janpa.eu)

Głównym celem raportu jest przekazanie wiedzy na temat dobrych praktyk i polityk, ze szczególnym uwzględnieniem kwestii ostatniej mili oraz określenie głównych wniosków i rekomendacji wyniesionych z wymiany doświadczeń (np. zaadaptowane i przeniesienie podejścia z innego regionu). Zebrane doświadczenia powinny pomóc w dyskusjach, przede wszystkim na szczeblu regionalnego, odnośnie możliwości wykorzystana nowych podejść i doświadczeń uzyskanych w trakcie projektu, szczególnie w odniesieniu do instrumentów polityki, budowy zaangażowania podmiotów oraz określania kosztów i źródeł finansowania.

3. Metodologia

Ogólnym celem większości ocen wskazanych praktyk jest dostarczenie przydatnych informacji adresowanych różnym odbiorcom, w tym członkom personelu programowego, organizatorom transportu, interesariuszom projektu, instytucjom finansującym oraz wszelkim innym zainteresowanym stronom. Opracowane rekomendacje i zalecenia są uważane za najbardziej przydatne, gdy wskazują konkretne działania wpływające na poprawę programu, decyzje budżetowe czy przyszłą formułę danych instrumentów (np. regionalnych programów operacyjnych).

4. Prezentacja najlepszych praktyk

Poniżej przedstawiono szablon z klasyfikacją dobrych praktyk według kategorii w odniesieniu do systemu operacyjnego (transportowego). Zebrane najlepsze praktyki zostały szczegółowo opisane i poddane ocenie w ramach wizyt studyjnych projektu LAST MILE. Dla każdego regionu partnerskiego projektu ocenie podlegały dwie zidentyfikowane dobre praktyki. Przedstawiono ich główne cele, interesariuszy, krótkie analizy SWOT, możliwościach ich adaptacji oraz rekomendacje ze strony wizytujących ekspertów.

4.1 Szablon dobrych praktyk z podziałem na kategorię transportowych systemów operacyjnych

System Transportowy	Środek transportu /nazwa usługi transportowej						Przykład praktyki
	pociąg	**autobus**	**samochód**	**rower**	**łódź**	**inne**	
Regularny transport publiczny z przystankami na żądanie	*Pociąg z przystankami na żądanie*	*Autobus z przystankami na żądanie*					*Hiszpania: - Pociąg z przystankami na żądanie*
Systemy typu Call/Dial (operują tylko po wywołaniu tel.)							
• Kursowanie na wyznaczonej trasie /rozkładem linii autobusowej (tylko po wywołaniu tel.)		*Bus na żądanie*					*Luksemburg: - Bummelbus*
• Ustalony prztystanek początkowy i końcowy, dopuszczalne odchylenie od regularnej trasy w celu obsługi dodatkowych przystanków w zdefiniowanym korytarzu		*Bus na żądanie*					*Luksemburg: -Nightrider*
• ustalone przystanki, elastyczne trasy do poszczególnych destynacji		*hailed-shared-taxi*	*Współdzielona taksówka*				*Austria: -Defmobil – współdzielona taksówka Hiszpania: - Usługi współdzielonych taksówek w Parku Narodowym*
Wahadłowy ruch sezonowy /tymczasowy (działa tylko sezonowo lub przy określonych okazjach) stała trasa i przystanki, przeważnie małe odległości							
• sezonowy	*Pociąg sezonowy*	*bus dla wędrowców /narciarzy*			*Prom w sezonie letnim*		*Bułgaria: Autobus linii 209 Polska: Nadmorska Kolej Wąskotorowa*
• do wydarzeń		*Transport wahadłowy do wydarzeń*					
Współdzielenie /Sharing			*Carsharing*	*Wynajem rowerów / Bikesharing*			*Austria - Flugs e-carsharing Polska: BalticBike – system wypożyczalni rowerowych*
Współużytkowanie /Pooling			*Carpooling*				
Inne						*System dorożek*	*Bułgaria: Byala – elektryczny bus z otwartym dachem I dorożka dla turystów*

Elastyczne usługi transportowe w ramach projektu LAST MILE

4.2 Regularny transport publiczny z przystankami na żądanie

4.2.1 Hiszpania: Pociąg z przystankami na żądanie z Lleida do La Pobla de Segur

Pociąg ma stałą trasę i regularny rozkład jazdy. Przystanki na żądanie między stałymi przystankami zostały wprowadzone na początku 2016 r. Operatorem systemu jest Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC) - przewoźnik kolejowy świadczący usługi transportowe na obszarze Katalonii. Głównym celem było stworzenie połączenia kolejowego mającego na celu jak największą optymalizację komunikacji i reagowanie na potrzeby pasażerów na trasie wskazanej między miastami Lleida i La Pobla de Segur. System postojów „na żądanie" został wprowadzony głównie w celu obsługi mniejszych stacji pośrednich, co znacznie zwiększyło dostępność transportową obszarów wzdłuż trasy. Rozwiązanie było w pełni skoordynowane z innymi elementami systemu transportowego. Uwzględniono nie tylko szybkie pociągi AVANT i AVE (połączenia między Lleida - Barcelona i Lleida - Madryt), ale również zapewniono integrację z transportem autobusowym poprzez modyfikację sieci połączeń i rozkładów jazdy.

Pociągi mają zwiększoną liczbą kursów w godzinach szczytu. Harmonogram podróży został przygotowany w celu zmaksymalizowania zapotrzebowania na usługi transportowe. Dzięki koordynacji z innymi systemami, w okresach najmniejszego zapotrzebowania, trasy obsługiwane są przez autobusy. Ponadto w ramach integracji oferty transportowej wprowadzono jeden wspólny system biletowy, a ujednolicona taryfa dla obu rodzajów transportu nie powodowała problemów z wzajemną konkurencyjnością cenową usług. System rabatów dla posiadaczy kart i dotacji do podróży został dostosowany i ujednolicony. Stała kontrola jakości jest prowadzona codziennie.

Personel kolei szkolony jest do wykonywania wielu funkcji, co optymalizuje pracę i minimalizuje liczbę pracowników. Wykonano specjalne dopasowania wagonów dla osób niepełnosprawnych, a także specjalne korekty platform dopasowane do potrzeb rowerzystów.

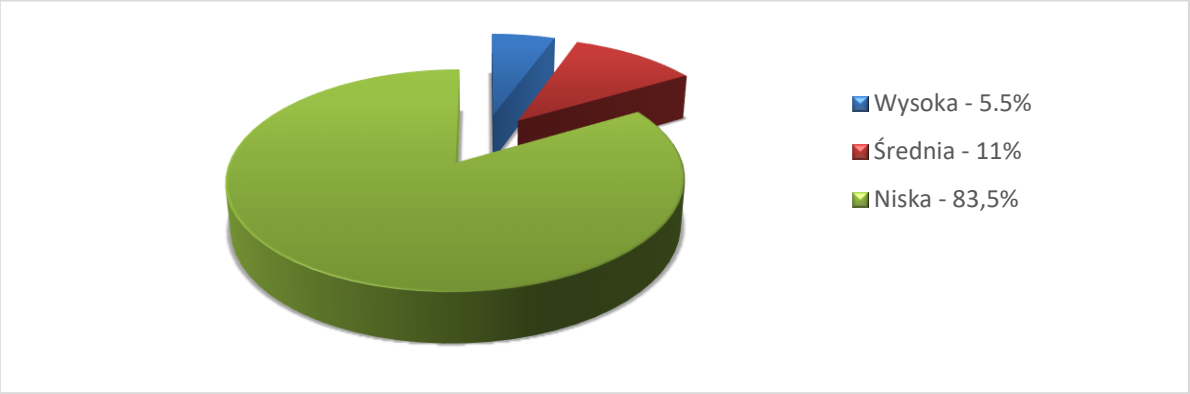
Głównymi zaletami tej dobrej praktyki są jej elastyczność i dostępność, ponieważ zapewnia ona dostęp do mniej skomunikowanych obszarów (małe wioski, niedostępne obszary turystyczne). Jest to rozwiązanie "szyte na miarę" - wynikające z bardzo dobrze zbadanych i zdiagnozowanych potrzeb użytkowników przy odpowiednim, ekonomicznym podejściu. Rozwiązanie prezentuje holistyczne podejście z jasno określonymi celami dla procesu wdrożenia elastycznej usługi transportowej który odbywa się na wielu poziomach (ulepszenie stacji, nowy system sprzedaż i weryfikacji biletów, sprofilowana kampania marketingowa, powiązane pakiety turystyczne, plan remontów historycznych budynków itp.).

Główne możliwości dalszego rozwoju widzi się w ciągłej aktualizacji jakości obsługi w oparciu o ocenę potrzeb użytkowników, postępującej dalszej integracji z ofertami turystycznymi w regionie oraz w działaniach na rzecz stworzenia systemu wspólnego biletu w celu usprawnienia multimodalności.

Przy obecnym stanie systemu należy również wskazać na pewnie istniejące słabości i ograniczenia usługi. Część istniejących przystanków na żądanie nie jest zbyt atrakcyjna dla turystów (brak odpowiedniej infrastruktury w postaci kiosków, barów, toalet, turystycznych hot spotów itp.). Częściowo wynika to z braku pełnej współpracy z interesariuszami, tj. ze stowarzyszeniami turystycznymi. Usługa skierowana jest głównie do lokalnych mieszkańców - wszystkie informacje są w języku katalońskim.

Inne ograniczenia związane są ze stroną finansową (wzrost kosztów operacyjnych, szybka amortyzacji systemu transportowego) czy trudnościami związanymi z dotrzymaniem rozkładu jazdy itp. W ten sposób stabilność i ciągłość finansowa są głównym wyzwaniem dla tej elastycznej usługi kolejowej w najbliższych latach.

Zdolność do przeniesienia i adaptacji praktyki do pozostałych regionów partnerskich, według opinii odwiedzających, można przedstawić w następujący sposób:



Współczynnik transferowalności praktyki jest stosunkowo niski, ponieważ w wielu krajach koleje muszą przestrzegać prawnie ustalonych (regularnych) rozkładów jazdy (brak możliwości zatrzymania pociągu „na żądanie"). Ramy prawne w regionie katalońskim dotyczące regulacji i wymogów w zakresie transportu i ruchu kolejowego pozwalają zatrzymać pociąg, zgłaszając taką potrzebę przez pasażera, podczas gdy w wielu innych krajach UE taka możliwość istnieje tylko w sytuacjach awaryjnych.

Zalecenia dotyczące usprawnienia tej dobrej praktyki dotyczyły szczególnie dalszego zawierania umów z regionalnymi i lokalnymi stowarzyszeniami turystycznymi w celu uatrakcyjnienia usługi dla turystów. Na postojach na żądanie należy zapewnić dostęp do dodatkowych usług i atrakcji, takich jak ścieżki rowerowe, wzajemne połączenie przystanków (pieszo i rowerem), zaplecze sanitarne, kioski, punkty informacji turystycznych, interesujące ścieżki trekkingowe itp. Informacje turystyczne powinny być dostarczane również w innych językach (angielskim, niemieckim, rosyjskim). To zwiększy i zdywersyfikuje ruch turystyczny na obszarze Wysokich Pirenejów.

4.3 Systemy wywoławcze typu Call/Dial

4.3.1 Luksemburg: Bummelbus

Bummelbus jest systemem transportu "na żądanie" działającym na obszarze 40 gmin Luksemburga (głównie w północnej części kraju). Zapotrzebowanie na przejazd musi być zgłoszone z co najmniej dwugodzinnym wyprzedzeniem. Bummelbus jest projektem społecznym, który daje zatrudnienie osobom, które były przez dłuższy czas osobami bezrobotnymi. Projekt jest współfinansowany przez Ministerstwo Pracy, Polityki Społecznej i Solidarnościowej. Kierowcy zatrudniani są na czas określony – maksymalnie okres 2 lat. Celem jest podniesienie ich kwalifikacji zawodowych a następnie zaktywizowanie ich na rynku pracy. Wynagrodzenie kierowców wypłacane jest z funduszy Ministerstwa, pozostałe koszty utrzymania systemu zapewniają organizatorzy - Forum pour l'Emploi (Forum Zatrudnienia), które jest organizacją non-profit wspierającą politykę przeciwdziałania bezrobociu. Na początku celem tej dobrej praktyki było oferowanie usługi mobilności, zwłaszcza dla dzieci, osób starszych i osób pozbawionych transportu publicznego, ale teraz oferta jest rozszerzona

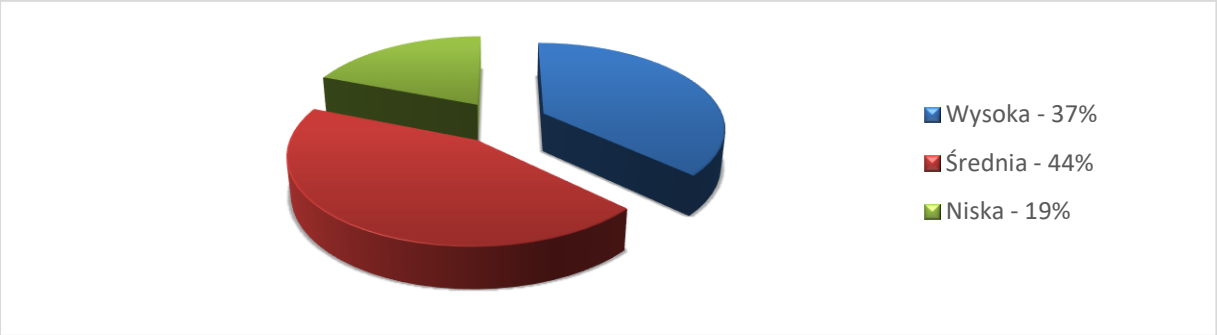
dla wszystkich. Początkowo usługa wdrożona została pilotażowo w wybranych gminach, obecnie jest świadczona w całej północnej części Luksemburga. Pomysł projektu doskonale wpisuje się w niskoemisyjną gospodarkę, częściowo eliminując potrzebę korzystania z indywidualnego transportu samochodowego (np. w celu zapewnienia transportu dla dzieci, w sposób zorganizowany, na zajęcia pozalekcyjne, wizyty u lekarza czy na zakupy).

Główną zaletą i **mocną stroną** tej dobrej praktyki jest połączenie projektu społecznego i mobilności, który zapewnia elastyczne usługi transportowe (bus w systemie wywoławczym - dial-a-bus). Usługa jest dostępna dla wszystkich, ale głównymi beneficjentami są dzieci, osoby starsze i obywatele pozbawieni środków transportu publicznego. Chociaż system działa jako system połączeń na żądanie, możliwe jest zgłaszanie regularnej usługi transportowej wykonywanej cyklicznie w określonych godzinach i dniach tygodnia (np. dowóz dzieci na zajęcia sportowe w ustalonych godzinach). Minimalizuje to liczbę indywidualnych podróży (transport dzieci na zajęcia wykonywany był do tej pory przez indywidualnie przez rodziców).

Jako **słabe strony** można wskazać brak usług nocnych. Brakuje również ofert promocyjnych dla stałych klientów, a usługa nie jest specjalnie dostępna i dedykowana dla turystów.

Bummelbus ma **wiele możliwości dalszego rozwoju** m.in. poprzez optymalizację systemu taryfowego (karnety miesięczne, bilety rodzinne), udoskonalenie usług dyspozycyjnych, stałą aktualizację jakości usług opartą na ocenie potrzeb użytkowników oraz przez współpracę z organizacjami turystycznymi w celu promowania usługi wśród turystów. Ponieważ finansowanie z Ministerstwa pokrywa około 70% kosztów operacyjnych systemu, zapewnia organizatorom wysoką stabilność działania i ciągły wzrost obszaru operowania usługi.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Możliwość przenoszenia praktyki jest bardzo dobra, jednak władze lokalne i operatorzy transportu musieliby koordynować swoją inicjatywę dotyczącą takich projektów z władzą centralną (Ministerstwo Pracy i /lub Ministerstwo Gospodarki Społecznej).

Podsumowując, Bummelbus jest doskonałym przykładem kompleksowego i spójnego podejścia, które integruje potrzeby transportowe społeczności lokalnej z krajową polityką społeczną, wykorzystując elastyczne systemy transportowe. Zaprezentowane podejście całościowe jest elementem kluczowym, które należy wdrażać także w innych regionach.

W celu uzyskania większej elastyczności usługi, centrum obsługi telefonicznej powinno być dostępne w godzinach pracy (także w sobotę). W przypadku call center można zatrudnić również dodatkowych pracowników (bezrobotnych). Kierowcy powinni zostać przeszkoleni nie tylko w zakresie profesjonalnej jazdy, ale równolegle do utrzymywania dobrych kontaktów z klientami - zarówno

mieszkańcami, jak i turystami, podnosząc w miarę potrzeby umiejętności językowe itp. Zaleca się także nawiązanie kontaktu z lokalnymi organizacjami non-profit, w celu uszczegółowienia potencjalnych potrzeb w zakresie mobilności i zintegrowania określonych usług (dostęp do klubów społecznych, klubów dla osób starszych itp.).

4.3.2 Luksemburg: Night Rider

Jest to klasyczna usługa transportu na żądanie, funkcjonująca w ramach współpracy przewoźnika z poszczególnymi gminami, które obsługuje, wypełniając tym samym lukę transportową w nocnych przewozach publicznych. Oferta obejmuje swoim zasięgiem ok. 60 gmin w Luksemburgu. System został utworzony w 2005 r. we współpracy z Ministerstwem Transportu, które zapewniało wsparcie finansowe, na pierwsze cztery lata działalności systemu. Obecnie usługa realizowana jest bez żadnych dotacji zewnętrznych, obsługując ok. 40 000 pasażerów rocznie.

Głównym celem realizacji projektu była odpowiedź na brak odpowiednych systemów transportu publicznego, pozwalających w weekend na wieczorne dojazdy do miejsc rozrywki oraz bezpieczny powrót w nocy. Szczególnie problem dotyczył obszarów peryferyjnych, oddalonych od większych ośrodków miejskich Luksemburga. Wdrożony system wpływa dodatkowo na redukcję weekendowego obciążenia ruchu samochodowego, stymulując równocześnie wykorzystanie transportu publicznego i wpisując się w podejście do rozwoju gospodarki niskoemisyjnej.

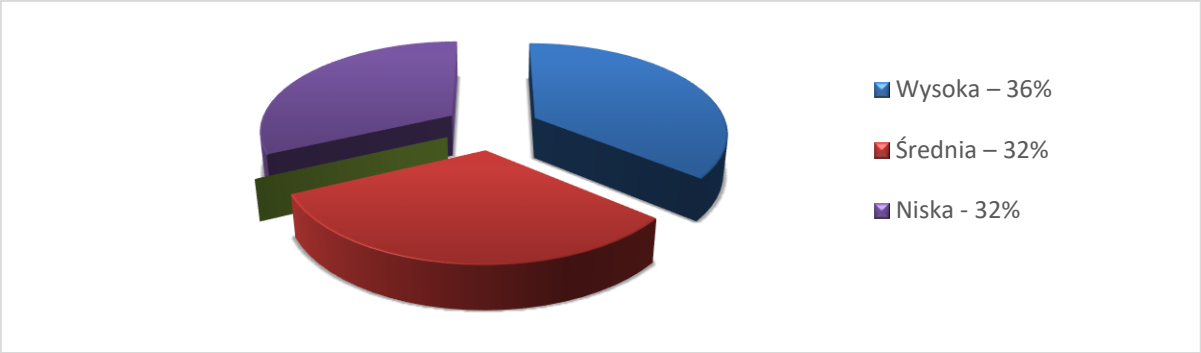
Usługa skierowana jest głównie do mieszkańców gmin, na obszarze których działa system, ale mogą korzystać z niej również osoby aktualnie czasowo przebywające na obszarze (turyści, osoby pracujące sezonowo itd.). Koszt przejazdu zależy od pokonanego dystansu (ok. 1,3 € /km). Dodatkowo dla zainteresowanych gmin przewoźnik może opracować specjalny program abonamentowy, oparty o analizę przestrzenną i ludnościową obszaru (analiza potencjalnych kosztów obsługi), następnie gmina może zadeklarować jego częściowe współfinansowanie i oferować w postaci „karty nocnej" po niższej cenie swoim mieszkańcom. Karta upoważnia w ramach systemu do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu roku.

Mocną stroną usługi jest jej dostępność w godzinach nocnych, przyczynia się to do zmniejszenia natężenia ruchu nocnego i zwiększenia bezpieczeństwa. Warto również wspomnieć o współpracy partnerskiej z jednym z banków w Luksemburgu, który wydaje specjalne karty kredytowe upoważniające do otrzymania znacznych zniżek na przejazdy.

Jednak w przypadku, gdy obszar obsługi jest bardzo duży i słabo zaludniony, znacznie wzrastają koszty usługi, co jest jedną ze **słabych stron** tej dobrej praktyki. Aby usługa była opłacalna, powinna koncentrować się na centralnie położonych obszarach regionu i przebiegać tylko wzdłuż określonych korytarzy drogowych. Natomiast w obszarach peryferyjnych powinna funkcjonować jako usługa w systemie wywoławczym ze stałym harmonogramem jazdy. W takim przypadku również operator transportu publicznego powinien być dyspozycyjny przez całą noc, zwłaszcza na obszarach wiejskich, gdzie popyt może być bardzo ograniczony.

Dlatego też **zagrożenie** tkwi w monopolistycznej tendencji operatora transportu publicznego świadczącego tę usługę. Główną **możliwością dalszego rozwoju** jest współpraca pomiędzy prywatnymi przedsiębiorcami, a samorządem lokalnym – ze względu na fakt, iż usługa posiada pozytywny wpływ na bezpieczeństwo, powinna być wspierana przez sektor publiczny.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Jedna trzecia partnerów projektu jest bardzo optymistycznie nastawiona do **możliwości wdrożenia** tej praktyki i przewiduje wysoki poziom możliwości realizacji podobnych usług. Kolejna grupa respondentów jest mniej optymistyczna, biorąc pod uwagę stosunkowo wysoką cenę takiej usługi. Ostatnia część badanych uważa, że możliwość przeniesienia jest niska ze względu na niski popyt na przewozy nocne.

Podsumowując, ponieważ usługa dostępna jest tylko w piątki, soboty i niedziele, pomiędzy godziną 18.00 a 5.00 rano, można rozważyć rozszerzenie jej działalności na wszystkie dni tygodnia, jednak po przeprowadzeniu wcześniejszych badań marketingowych oraz analizie kosztów i korzyści. Od 2005 r. z usługi skorzystało ponad 450 000 pasażerów. Dodatkowo posiada ponad 10,5 tys. polubień na Facebooku. Należy więc docenić nowoczesne sposoby komunikacji z pasażerami i wykorzystać je do analizy popytu na usługę.

4.3.3 Austria: DefMobil – współdzielona taksówka

W dolinie Defereggental od kilku lat działa system DefMobil będący rodzajem współdzielonej taksówki na żądanie (hailed shared taxi) i obejmujący swoim zasięgiem miejscowości St. Jakob, Hopfgarten oraz St. Veit. Ze względu na ukształtowanie terenu (duże różnice wysokości) i rozproszoną sieć osadniczą nie istniały przesłanki za uruchomieniem regularnej linii autobusowej. W związku z tym położone w dolinie gminy uruchomiły, w ramach powołanego stowarzyszenia, elastyczne rozwiązanie transportowe pasujące do lokalnych uwarunkowań. Korzystają z niego osoby starsze oraz nieposiadające prawa jazdy lub własnego samochodu. W ramach systemu zorganizowane są również przewozy dzieci do przedszkoli. DefMobil zapewnia połączenie z regularnymi liniami autobusowymi do Lienz oraz Kitzbühel. Uruchomiony system jest jednym z działań na rzecz przeciwdziałania postępującej depopulacji obszaru i został opracowany m.in. przy współpracy z Uniwersytetem w Innsbrucku.

Stowarzyszenie współpracuje z lokalną firmą taksówkarską, zapewniającą kierowców do obsługi tej usługi. Ośmioosobowy mini-bus został jednak dostarczony przez samo stowarzyszenie. W przypadku większej grupy pasażerów istnieje możliwość skorzystania z autobusu należącego do firmy taksówkarskiej. Usługa została opracowana z myślą o mieszkańcach gmin, jednak ma stanowić również atrakcję dla turystów, dlatego też min. z tego powodu oferta jest w ciągłym procesie optymalizacji.

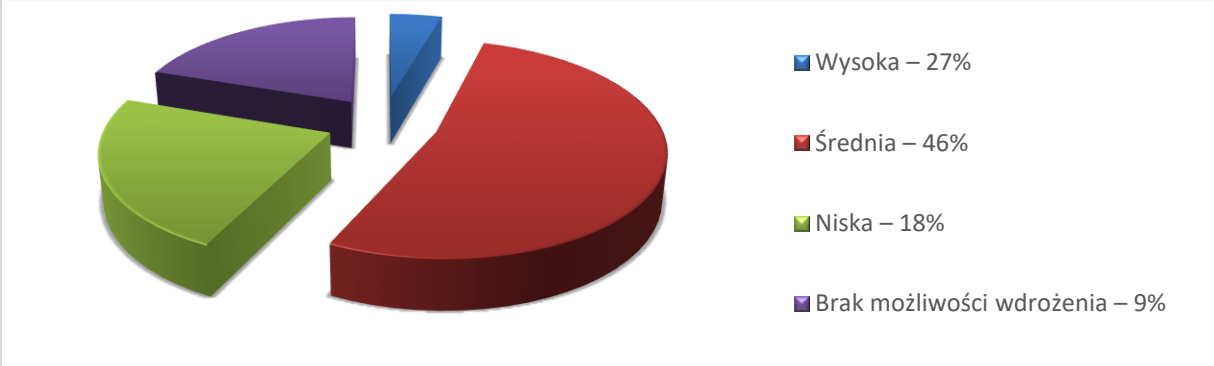
Głównym celem było zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i turystów oraz opracowanie opłacalnej i dostosowanej do potrzeb użytkownika oferty mobilności. Interesariuszami są trzy gminy, Regionalny Zarząd Wschodni Tyrol (RMO), Ministerstwo Austrii (poprzez finansowanie) i BOKU (Uniwersytet), systemem zarządza stowarzyszenie gmin.

Dobrą stroną praktyki jest zaspokajanie potrzeb lokalnych w zakresie mobilności, co jest kluczowym elementem wysokiej jakości życia w regionie. DefMobil to kompleksowe rozwiązanie usługi transportowej skoordynowanej z innymi formami transportu. Jest elastyczny, przystępny cenowo i dostępny dla szerokiej grupy użytkowników (mieszkańców i turystów). Defmobil honoruje Bilety Federalnego Stowarzyszenia Transportu Publicznego oraz daje możliwość transportu bagaży, rowerów i sprzętu narciarskiego. Usługę uważa się za opłacalną ekonomicznie - nie odnotowuje się pustych przejazdów i generuje lokalne miejsca pracy.

Możliwości dalszego rozwoju tej elastycznej usługi transportowej wiążą się z jej integracją z regionalnym systemem transportu publicznego (komunikacja, sprzedaż biletów, finansowanie itp.), a także z próbą szerszego ukierunkowania na branżę turystyczną (harmonogram o wyższej częstotliwości jazdy, nowe kierunki obsługi destynacji turystycznych). Planuje się połączenie wszystkich usług świadczonych w ramach transportu publicznego w jeden system, łączący DefMobil z autobusami regularnymi, Hikerbusem z Parku Narodowego High Tauern, autobusami szkolnymi i skibusami w regionie.

Słabe strony związane są głównie z kwestiami finansowymi. Wysokie koszty utrzymania usługi wymagają stabilnego źródła finansowania. Obecny dochód ze sprzedaży biletów obejmuje jedynie 10% kosztów, natomiast popyt na bilety roczne jest niewielki. Dla zapewnienia lepszej efektywności ekonomicznej usługa powinna przyciągać więcej turystów, jednak w rzeczywistości materiały informacyjne o dostępnych w okolicy ścieżkach przyrodniczych i szlakach turystycznych są tylko w języku niemieckim. Ponadto dla środowiska korzystniejszy był by autobus elektryczny, zamiast napędzanego paliwem. Wszystkie te problemy finansowe, wraz z raczej negatywnym nastawieniem operatorów taksówek, mogą w dłuższej perspektywie zagrozić inicjatywie DefMobile.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Możliwość przeniesienia tej dobrej praktyki jest dość wysoka, ze względu na podejście całościowe do produktu turystycznego, w tym rozwiązań w zakresie mobilności miękkiej. Wiele elementów usługi można wdrożyć w innych regionach jak np. system wywoławczy, honorowanie biletów Stowarzyszenia Transportu Publicznego, integracja z innymi istniejącymi systemami transportu publicznego, systemami transportu na żądanie oraz połączenie z regionalnymi osiami komunikacyjnymi.

Na Słowacji nie ma możliwości wdrożenia tej praktyki, ze względu na szczególne wymogi prawne. W słowackim prawie transportowym pojazdy 8 + 1 są traktowane jako taksówki i nie mogą być finansowane z budżetów publicznych.

Możemy stwierdzić, że system DefMobil w znacznej mierze działa dzięki wsparciu finansowania zewnętrznego. Blisko 70% środków pochodzi ze źródeł zewnętrznych, w tym 50% stanowią środki przekazywane przez rząd federalny Tyrolu. Ponad 15% dofinansowania pochodzi z narodowego programu klima:aktiv, wspierającego wdrażanie rozwiązań związanych z ochroną klimatu i gospodarką niskoemisyjną, natomiast tylko 10% pochodzi ze sprzedaży biletów.

Chociaż praktyka jest bardzo dobrym przykładem kompleksowego rozwiązywania problemu dostępności i wykluczenia społecznego, spowodowanego ograniczonym dostępem do oferty transportu publicznego, w celu zapewnienia długoterminowej stabilności finansowej wskazane jest nawiązanie ściślejszej współpracy z sektorem turystyki (promocja na stronach internetowych związanych z turystyką, dostarczenie informacje o usłudze DefMobil w wyszukiwarkach internetowych i na stronach operatorów transportu, opracowanie i rozpowszechnianie materiałów informacyjnych w różnych językach - EN, FR, IT itp.).

Dalszy rozwój usługi: w grudniu 2017 r. DefMobil został włączony do krajowego stowarzyszenia transportowego (stowarzyszenie przejmuje odpowiedzialność na dalsze zarządzanie i finansowanie usługi oraz politykę informacyjną). Dzięki temu system "DefMobil" jest niezmiennie stabilny, a jego operatorem pozostaje lokalne przedsiębiorstwo taksówkarskie. W związku z integracją ze stowarzyszeniem transportowym osiągnięto swego rodzaju „kamień milowy”. Pokazało to również, że stowarzyszenie transportowe dostrzega pilną potrzebę zapewniania takich elastycznych i wydajnych rozwiązań transportowych, w celu zachowania odpowiedniego poziomu mobilności na obszarach wiejskich i tym samym poprawy jakości życia mieszkańców. W związku z tym, wstępnie zawiązane stowarzyszenie DefMobil ma teraz zdolność do rozwijania kolejnych projektów, mających na celu połączenie ostatniej mili w gminach i jednocześnie poprawę mobilności w dolinie Defereggental.

4.3.4 Hiszpania: System taksówek na żądanie w dolinie Vall de Boi

System współdzielonych taksówek na żądanie został uruchomiony w 1995 r. w odpowiedzi na decyzję Parku Narodowego Aigüestortes i Estany de Sant Maurici oraz prowincji Lleida, o całkowitym zakazie wjazdu samochodów prywatnych na teren parku narodowego. Miało to związek z corocznie zwiększającą się na tym obszarze liczbą turystów, a co za tym idzie liczbą samochodów prywatnych i wzrastającym problemem zatorów na drogach dojazdowych do parku. Jednocześnie na obszarze nie istniała żadna forma zorganizowanego transportu publicznego, mogąca być alternatywą dla ruchu indywidualnego. Wprowadzone ograniczenie ruchu spowodowało konieczność wdrożenia rozwiązania systemowego, skierowanego do odwiedzających obszar turystów. W wyniku wypracowanego porozumienia pomiędzy Parkiem, administracją prowincji oraz przedsiębiorcami, świadczenie usług transportowych powierzono gminnemu stowarzyszeniu taksówkarskiemu składającemu się z mieszkańców gminy. Wypracowane porozumienie obejmowało ustalenie optymalnego modelu taryfowego, który z jednej strony jest dostępny cenowo dla turystów, a z drugiej strony zapewnia odpowiedni próg rentowności dla przewoźników. Stowarzyszenie posiada 19 minibusów i 19 kierowców (każdy kierowca jest właścicielem swojego minibusa - 8 miejsc siedzących + kierowca) i tym samym tworzy lokalne miejsca pracy.

Przewoźnicy należący do stowarzyszenia (głównie mieszkańcy obszaru) koordynują między sobą kolejność wykonywania przejazdów. Zapotrzebowanie na usługę transportową zgłaszane jest telefonicznie (system wywoławczy typu call/dial), ponadto, w związku ze zwiększeniem natężenia ruchu turystycznego w szczycie sezonu, busy uruchamiane są w systemie wahadłowym, oczekując na

turystów przy wyznaczonych przystankach. W przypadku, gdy bus nie jest pełen, maksymalny czas oczekiwania na jazdę wynosi jedną godzinę. Minimalizuje to przejazdy z małą ilością pasażerów.

Mimo początkowych obaw, uporządkowanie sytuacji transportowej wynikłe z wprowadzonego, drastycznego ograniczenia ruchu indywidualnego wpłynęło również na zwiększenie atrakcyjności obszaru (stale zwiększająca się liczba odwiedzających).

Dodatkowo stowarzyszenie oferuje także, raz w tygodniu w piątek, usługę na żądanie – jest to **usługa wywoławcza typu 'dial'** zapewniająca transport mieszkańców na rynek w Pont de Suerte (Pont de Suerte: 2300 mieszkańców, cały powiat ma w przybliżeniu 4000 mieszkańców). Aby skorzystać z tej usługi typu „dial a taxi", mieszkańcy muszą zadzwonić do urzędu gminy/rady miasta, który koordynuje i zarządza tą usługą. Zapotrzebowanie musi zostać zgłoszone dzień wcześniej, w godzinach otwarcia urzędu miejskiego. Usługa ta jest skierowana przede wszystkim do osób starszych.

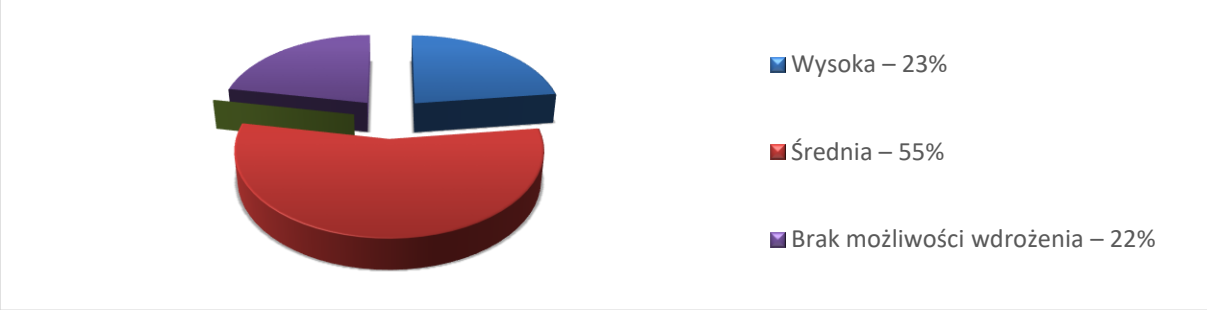
Mocne strony są oczywiste - usługa odpowiada na potrzeby w zakresie mobilności lokalnej, co jest kluczowym elementem wysokiej jakości życia w regionie oraz jest dostępna dla wszystkich mieszkańców i turystów - przystanki znajdują się na przeciwko informacji turystycznych, jak również przy hotelach (przystanki na żądanie). Usługa jest elastyczna, przystępna cenowo (dla użytkowników) – dostępne są bilety jednorazowe i bilety rodzinne oraz funkcjonuje przez cały rok. W ramach organizacji usługi wypracowano dobrze zrównoważony i optymalny model finansowania. Z jednej strony taryfikator jest dostatecznie atrakcyjny dla użytkowników (akceptacja ceny za usługę), z drugiej strony zapewnia przewoźnikom rentowność wykonywanych usług przewozowych. Dzięki temu usługa jest samofinansująca się, a system nie obciąża wydatków gminy. Praktyka ta jest doskonałym przykładem współpracy lokalnego stowarzyszenia kierowców taksówek, które utrzymuje się głównie ze sprzedaży biletów. Usługa nie otrzymuje żadnych dotacji zewnętrznych z poziomu krajowego lub regionalnego, ponieważ zorganizowana jest na zasadzie współpracy i każdy z taksówkarzy otrzymuje taką samą kwotę dochodu.

Usługa ma bardzo pozytywny wpływ na środowisko i rozwój ekoturystyki, ponieważ od czasu zamknięcia parku dla samochodów prywatnych liczba odwiedzających stale rośnie. Dobrą okazją do dalszego rozwoju byłoby zastąpienie istniejących mini-busów transportem elektrycznym, a także zaspokojenie rosnącego popytu turystycznego, poprzez oferowanie pakietów transportowych z rowerami elektrycznymi.

Usługa posiada również pewne słabe strony. Zapewnienie parkingu dla samochodów prywatnych, przy wjeździe do parku narodowego oznacza zajęcie stosunkowo dużego obszaru na terenie parku, jednak niemożliwe jest całkowite uniknięcie ruchu indywidualnego, ze względu na brak linii łączących transport publiczny z doliną. Nie ma również żadnej integracji z innymi publicznymi usługami transportowymi. Usługa zamawiania taksówek przez mieszkańców jest ograniczona czasem pracy urzędu miejskiego/gminy - mogą dzwonić tylko w godzinach pracy, a ceny kursów indywidualnych dla mieszkańców są droższe.

Jako **zagrożenia** można wymienić np. spadek liczby turystów, co może przyczynić się do zmniejszenia zainteresowania usługą. Należy uwzględnić również negatywną konsekwencję monopolu, która ostatecznie może prowadzić do obniżenia jakości usług.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Bułgaria i Słowacja przewidują, że w ich przypadku usługa nie może zostać wdrożona z powodu braku współpracy między przedsiębiorstwami taksówkarskimi.

Podsumowując możemy stwierdzić, iż usługę można uznać za odpowiedź na pojawiający się problem wyludnienia, a także gest ochrony środowiska. Wskazane jest przekazywanie turystom większej ilości informacji za pośrednictwem Internetu, poprzez współpracę z właścicielami turystycznych stron internetowych i operatorami transportu, aby w swoim zakresie dostarczali informacje na temat usługi transportowej w postaci taksówek 4x4. Praktyka jest również bardzo dobrym przykładem kompleksowego rozwiązywania problemów dostępności i wykluczenia społecznego na oddalonych obszarach górskich, o ograniczonym dostępie do transportu publicznego, ponieważ skierowana jest do wszystkich grup użytkowników: lokalnych mieszkańców, rodzin, osób starszych i turystów.

4.4 Sezonowy transport wahadłowy (działa tylko sezonowo lub przy określonych okazjach) ustalona trasa i przystanki, przeważnie działający na niewielkich odległościach

4.4.1 Bułgaria: Sezonowa linia autobusowa nr 209

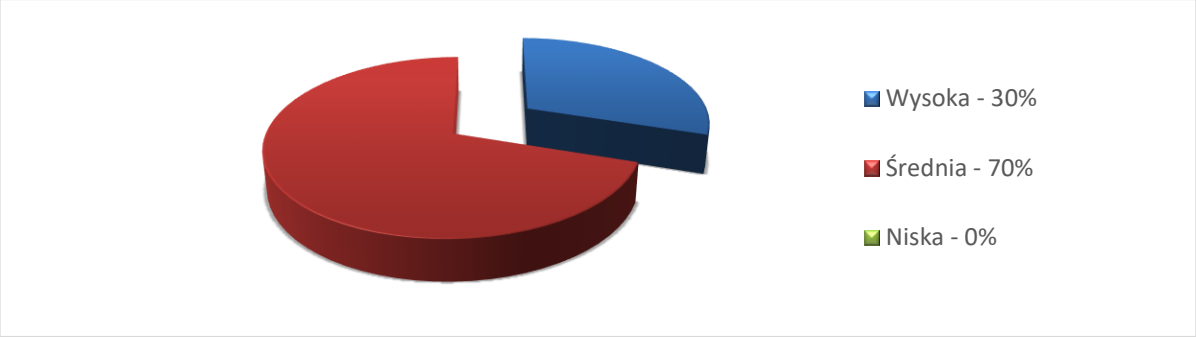
W roku 2016 uruchomiono w Warnie połączenie turystyczne w postaci autobusowej linii turystycznej nr 209, łączącej centrum miasta z ośrodkami wypoczynkowymi i kurortami, położonymi na pobliskim wybrzeżu Morza Czarnego. Linia kursuje regularnie od maja do końca września w godzinach od 5:30 do 22:40. Linia nr 209 jest określana mianem szybkiej linii autobusowej - na ustalonej trasie rozmieszczonych jest tylko 10 obsługiwanych przystanków głównych, co skraca czas przejazdu. Dla porównania, linia całoroczna nr 409 pokonując tę samą trasę obsługuje ponad 50 przystanków. Już w pierwszym sezonie linia 209 notowała bardzo wysoką frekwencję. Korzystają z niej zarówno turyści (linia zaczyna się przy głównym dworcu kolejowym), jak i osoby pracujące w sektorze usług turystycznych na obszarze nadmorskich kurortów i ośrodków wypoczynkowych. Przystanki zlokalizowane są przy kurortach, hotelach i głównych atrakcjach turystycznych. Bilety sprzedawane są przez kierowców w autobusach. Koszt biletów różni się w zależności od pokonanej trasy (od 0,5 € na obszarze miasta do 1,5 € za kurs do Złotych Piasków).

Mocną stroną szybkiej linii autobusowej jest jej pełna integracja z miejskim systemem transportowym Warny i zapewnienie usług multimodalnych - połączenie lotniska i dworca kolejowego z kurortami wypoczynkowymi. Wdrożenie rozwiązania w ramach struktury istniejącego już systemu transportowego ułatwia jego szybką integrację oraz proces akceptacji rozwiązania przez użytkowników. Łatwa dostępność i atrakcyjna cena biletów – bilety można nabyć w autobusach, natomiast cena zależy od długości trasy.

Jako słabą stronę możemy wskazać brak kursów nocnych, które są istotne podczas letniego sezonu turystycznego, a także brak biletu turystycznego (bilet dobowy i tygodniowy byłyby bardzo doceniany przez turystów) lub biletów rodzinnych. Informacje na temat przystanków dostępne są nadal tylko w języku bułgarskim. Linia nie jest promowana na stronach internetowych i w broszurach turystycznych w językach obcych.

Wszystkie słabe strony mogą zostać przezwyciężone w dalszym rozwoju usługi, poprzez wprowadzenie elastycznego systemu biletowego, biletów czasowych, kart podróżnych i biletów rodzinnych itp. Jakość usługi może być stale podwyższana na podstawie oceny potrzeb użytkowników. Ponadto świadczone powinny być usługi nocne, a także należałoby rozważyć rozwój usług transportu wywoławczego "na żądanie" w systemie wahadłowym.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Przeniesienie tej dobrej praktyki jest stosunkowo łatwe, 30% odwiedzających uważa, że można ją w pełni powielić w innych miastach, natomiast 70% uważa, że prawdopodobieństwo przeniesienia praktyki jest średnie.

W Bułgarii tego rodzaju elastyczne usługi transportowe znajdują się w bardzo początkowym stadium i wymagają wielu udoskonaleń. Sezonowa linia autobusu turystycznego nr 209 została wdrożona w ramach istniejącego systemu transportu miejskiego w Warnie. Użytkownicy używają go w ten sam sposób, co zwykłej linii miejskiej. Obowiązuje ta sama taryfa, system zniżek, wspólna infrastruktura przystanków i platforma dystrybucji informacji. Rozkład jazdy jest skoordynowany i zgodny z rozkładem całego systemu transportu miejskiego, a informacja o nim jest umieszczana zarówno na tablicach informacji przystankowej, jak i na stronach internetowych.

4.4.2 Polska: Nadmorska Kolej Wąskotorowa

Spółka Nadmorska Kolej Wąskotorowa powołana została w roku 2013. Dawny Referat Transportu Kolejowego Gminy Rewal, który powstał po przejęciu infrastruktury kolei wąskotorowej od Polskich Kolei Państwowych, włączono w struktury Spółki i przekształcono w wolnorynkowy podmiot gospodarczy. Głównym zadaniem Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej jest organizacja przewozów turystycznych na trasie Gryfice-Pogorzelica oraz zarządzanie infrastrukturą kolejową.

Regularny sezon przewozowy zaczyna się 1 maja i trwa do 30 września. Kolej wyjeżdża codziennie pierwszym kursem z zajezdni w Gryficach. Po dotarciu do Trzęsacza - pierwszej z miejscowości gminy Rewal, pociąg kursuje dalej wahadłowo na trasie Trzęsacz - Pogorzelica - Trzęsacz. Ostatni kurs jest kursem powrotnym do zajezdni w Gryficach. Poza sezonem istnieje możliwość wynajęcia kursu pozarozkładowego.

Praktyka posiada **wiele mocnych stron**. Łączy poszczególne miasteczka systemem transportowym i integruje ofertę turystyczną tego obszaru. Kolej uczestniczy i współorganizuje również liczne wydarzenia i inicjatywy kulturalne (koncerty na dworcach kolejowych, współuczestnictwo w imprezach muzealnych i widowiskach historycznych). Jest zintegrowana również z innym systemem gminnego transportu turystycznego (np. Rewal Bike System). W ramach tej współpracy NKW zapewnia bezpłatny transport wypożyczonych rowerów gminnych. Dzięki współpracy z operatorami atrakcji turystycznych oferuje formę pakietów turystycznych, np. bilet na przejazdy koleją uprawnia do otrzymania zniżki na korzystanie z innych atrakcji turystycznych. Działa to również w drugą stronę - korzystanie ze wskazanych atrakcji uprawnia do zakupu biletu kolejowego ze znaczną zniżką. To rozwiązanie zachęca turystów do poruszania się po gminie przy wykorzystaniu kolejki wąskotorowej - bez konieczności korzystania z prywatnych środków transportu.

Istnieje wiele **możliwości** rozwoju tej dobrej praktyki. Oprócz usług świadczonych w transporcie sezonowym, oferta obejmuje możliwość zamawiania indywidualnych usług turystycznych po sezonie (imprezy, konferencje, wycieczki z przewodnikiem, imprezy integracyjne) lub organizacji imprez rekreacyjnych i okolicznościowych (pikniki, ogniska, rajdy rowerowe). Firma aktywnie pozyskuje umowy sponsorskie i promocyjne (np. na organizację imprez i koncertów). Cena podróży jest zróżnicowana i stosunkowo przystępna dla turystów (obejmuje bilety indywidualne, grupowe, rodzinne, całodniowe itp.).

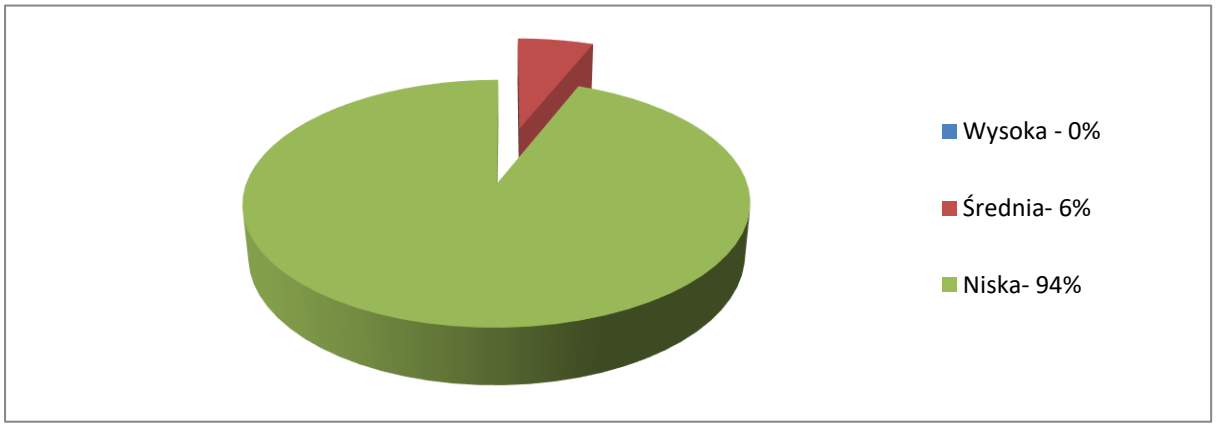
Nadmorska Kolej wąskotorowa działa w oparciu o zrewitalizowaną i zmodernizowaną infrastrukturę kolejową tego obszaru. W wyniku podjętych działań infrastruktura i majątek kolejowy zostały przejęte z Polskich Kolei Państwowych i są obecnie zarządzane przez gminę. Poprzez proces restrukturyzacji gmina otrzymała prawo do użytkowania wieczystego działek i nieruchomości gruntowych, na których znajdują się stacje oraz swobodnego korzystania z budynków wykorzystywanych do eksploatacji linii wąskotorowej. Dało to możliwość opracowania kompleksowego programu rewitalizacji systemu kolei wąskotorowej. Całkowity koszt rewitalizacji wynosił prawie 46 mln PLN, z czego prawie 15,5 mln było współfinansowanych w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Większość pozostałych środków stanowiły zasoby własne gminy Rewal. Ponad 2 miliony całkowitej kwoty wydano na modernizację i zakup taboru, a pozostałe środki zostały przeznaczone na infrastrukturę (szyny, stacje kolejowe, linie energetyczne).

Nie wykryto słabych stron i zagrożeń. W 2016 r. usługa ta była użytkowana przez 146 000 pasażerów, a liczba ta stale rośnie. W przypadku większych szkód, zarówno taboru kolejowego, jak i torów, konieczne są dodatkowe dotacje, ponieważ zwykle nie można zaspokoić ich ze stałych dochodów. Alternatywnie prace na zasadzie wolontariatu mogą nieco zrekompensować częściowe braki i wymogi finansowe. Jedynym mankamentem tego systemu jest to, że służy on tylko turystom, a lokalni mieszkańcy nie używają go jako środka transportu. Zaleca się zwiększenie wykorzystania kolei przez lokalnych mieszkańców poza sezonem, organizując na stacjach wystawy, targi i degustacje ekologicznych produktów spożywczych i napojów, organizację wydarzeń kulturalnych itp.

Chociaż praktyka ta wykazuje dobrą rentowność**, zdolność do jej wdrożenia w innych regionach** jest raczej niska (94%). Istnieją przykłady tworzenia nowych lub odbudowy zdemontowanych linii kolejowych jednak są one rzadkie: (http://www.festrail.co.uk/; http://museumstramway.at/neu/).

W większości regionów partnerskich nie istnieją lub istnieją, ale bardzo stare, wąskotorowe linie kolejowe (Słowacja, Luksemburg), a w niektórych z nich (region Warna w Bułgarii) nie ma żadnych wąskotorowych linii kolejowych. W Hiszpanii pociągi kursują w systemie dziennym w taki sposób, że trudno byłoby wdrożyć usługi turystyczne, które mogłyby zakłócać codzienną obsługę podróży. Ponadto koszt do zainwestowania w historyczny skład pociągów wąskotorowych w niektórych krajach jest zbyt wysoki, aby wdrożenie takiej usługi mogło przynosić zyski. Partnerzy projektu i ich interesariusze w większym stopniu zainteresowani by byli pomysłem wdrożenia wynajmu rowerów turystycznych na każdym dworcu oraz dostosowania wagonów do potrzeb przewozu rowerów.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Podsumowując, należy stwierdzić, że Nadmorska Kolej Wąskotorowa jest spółką prawa handlowego i nie otrzymuje stałego finansowania oraz dotacji gminnych (pomijając fundusze publiczne przekazane podczas wdrażania i uruchamiania usługi). W związku z tym niezmiennie dąży do utrzymania rentowności swoich działań. Początkowe dofinansowanie pochodziło z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego. W związku z tym prowadzi się szereg działań dywersyfikacyjnych związanych z wykorzystaniem posiadanej infrastruktury i taboru. Praktyka ta pokazuje, że w przypadku dobrze rozwiniętego modelu biznesowego i aktywnego poszukiwania finansowania, nawet sezonowe rozwiązania transportowe mogą być opłacalne i nie wymagają współfinansowania systemu ze środków publicznych.

4.4.3 Słowacja: Nostalgiczny pociąg

Ponieważ na niektórych regionalnych liniach kolejowych wstrzymano transport pasażerski, a jedynym sposobem dotarcia do atrakcji turystycznych na tych terenach były samochody prywatne, wprowadzono nową możliwość transportu dla turystów w formie tzw. "pociągów do wydarzeń". Nostalgiczne pociągi "do wydarzeń" kursują tylko na wybranych trasach regionalnych jako sezonowy ruch turystyczny (od maja do września). W niektórych szczególnych przypadkach, w trakcie trwania sezonu, organizowane są przejazdy regularne. Udostępnianie tych wyłączonych wcześniej obszarów na rzecz kolei staje się ponownie atrakcyjne. Podróżowanie nostalgicznymi pociągami zapewnia turystom zupełnie inne doświadczenia, w porównaniu z podróżowaniem własnym samochodem – taki rodzaj transportu przyciąga uwagę wielu osób.

Stowarzyszenie obywatelskie Kolej Dziecięca Koszyce zapewnia przejażdżki kolejowe do uprzednio zaplanowanych wydarzeń/tras lub atrakcji turystycznych. 70% wszystkich wydarzeń stanowią wydarzenia własne (zapewniane przez operatora), pozostałe 30% to wydarzenia organizowane

w odpowiedzi na prośby innych osób. Niestety stowarzyszenie nie jest w stanie odpowiedzieć na wszystkie prośby. Początkowo organizacją wydarzeń zajmował się Klub Taboru Historycznego (Historic Rolling Stock Club), obecnie wszystkie zajęcia prowadzone są przez stowarzyszenie obywatelskie Kolej Dziecięca Koszyce.

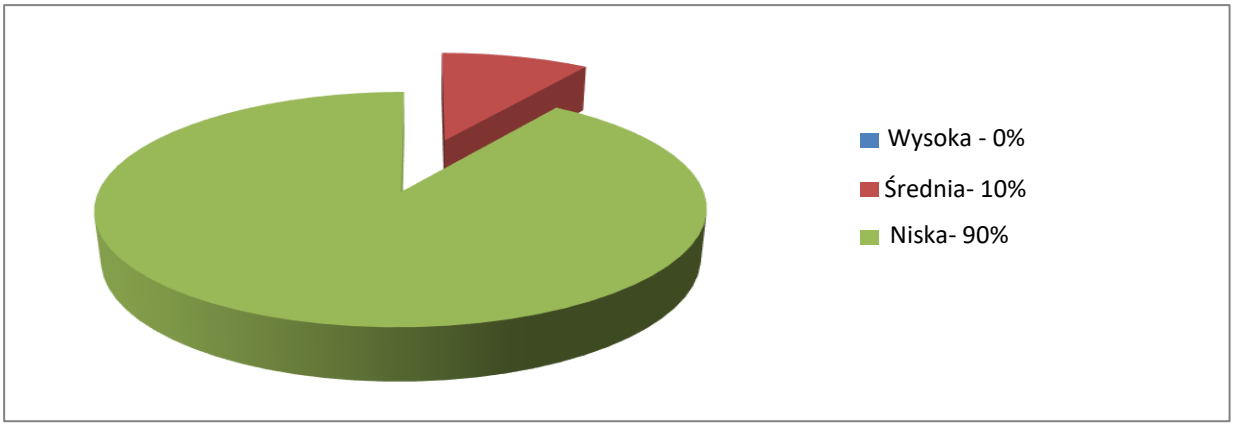
Głównym interesariuszem tej praktyki jest Kolej Dziecięca Koszyce, a głównymi beneficjentami w 80% są mieszkańcy miasta Koszyce. Beneficjentami współpracującymi w ramach tej praktyki są również lokalni operatorzy atrakcji turystycznych. W ramach współpracy budowane są pakiety turystyczne, które łączą ofertę transportową z dostępem do atrakcji turystycznych. Jest to **mocną stroną** Nostalgicznego pociągu.

Słabą stroną praktyki jest przestarzała technologia i trudności w utrzymaniu. Zaangażowanych w przygotowanie przejazdu jest ok. 10 osób, jednak podczas jazdy wystarczy 6 osób. Duża liczba osób pracuje na zasadzie wolontariatu, ponieważ na stałe w Stowarzyszeniu Kolej Dziecięca Koszyce zatrudnionych jest tylko czterech pracowników.

Praktyka ta uważana jest za dobrą, ponieważ każdego roku zainteresowanie wydarzeniami wzrasta, a stowarzyszenie nie jest w stanie obsłużyć wszystkich wydarzeń, ze względu na swoją inną działalność w ramach kolei wąskotorowej i z powodu trudności w utrzymaniu taboru. Pociąg zazwyczaj składa się z 3 wagonów o pojemności 45 osób każda.

Główne **zagrożenia** związane są ze stabilnością finansową usługi - nie ma wystarczających funduszy na zatrudnianie profesjonalnych pracowników i utrzymanie pociągu. Z drugiej strony widoczne są **możliwości** rozwoju, o czym świadczy stale rosnące zainteresowanie usługą. Na początku w roku 2009 organizowane były tylko 2 przejazdy, natomiast w roku 2017 liczba przejazdów wzrosła do 16.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Możliwość **wdrożenia** tej dobrej praktyki w innych regionach jest raczej niska (90%), wynika to z tych samych powodów, które zostały wymienione w przypadku nadmorskiej kolei wąskotorowej w Polsce. W wielu krajach koszt wagonów i lokomotywy historycznej jest zbyt wysoki, aby mógł przynosić zyski.

Kolej Dziecięca Koszyce jest dobrym przykładem tego, jak organizacja pozarządowa jako operator kolei wąskotorowej, zapewnia "pociągi do wydarzeń". Dostępne są różne rodzaje biletów, np. dla dorosłych, zniżki dla dzieci i bilety rodzinne. Koszty biletów różnią się w zależności od odległości i stopnia trudności trasy. Zaleca się zintensyfikowanie współpracy z biurami podróży lub większymi hotelami, w celu opracowania pakietów wycieczek i poszukiwania opcji przewozu rowerów np. za pomocą starego wagonu towarowego.

4.5 Systemy współdzielenia (sharing)

4.5.1 Austria: Flugs – e-car sharing

System wypożyczalni samochodów elektrycznych Flugs funkcjonuje w miejscowości Lienz od 2015 roku. Interesariuszami projektu byli: Regionalny Zarząd Wschodniego Tyrolu, przedsiębiorcy prywatni zainteresowani rozwojem usług wypożyczalni samochodów elektrycznych oraz Miasto Lienz (burmistrz). Usługa powstała w ramach realizacji projektu obywatelskiego zgłoszonego i wybranego przez mieszkańców, w celu poprawy jakości życia w okolicy. Projekt miał na celu: wprowadzenie idei współdzielenia zamiast posiadania, w celu zmniejszenia liczby samochodów, poprzez zapewnienie elastycznych ofert mobilności, takich jak współdzielone samochody elektryczne oraz poprzez zmianę zachowań konsumentów w kierunku użytkowania bardziej zrównoważonych środków transportu oraz ograniczenie emisji CO_2, związanej z konwencjonalnym napędem spalinowym.

System powstał dzięki inicjatywie mieszkańców. Na etapie wdrażania konsultacji poddano optymalne lokalizacje stacji wynajmu systemu, modele taryfowe i zasady użytkowania. Dodatkowo w serwisowaniu systemu pomagają wolontariusze (czyszczenie i odkurzanie samochodów, drobne prace serwisowe). Flugs jest systemem społecznym, którego celem jest dostarczenie alternatywy dla zastąpienia konieczności posiadania drugiego samochodu w gospodarstwach domowych. Flota opiera się na pojazdach elektrycznych, zasilanych z dostępnych na obszarze odnawialnych źródeł energii. System posiada łatwy sposób rezerwacji i płatności za pośrednictwem strony internetowej. Służy przede wszystkim do podróży po obszarze miejskim, ale ze względu na stosunkowo duży zasięg (około 200 km) umożliwia również wyjazdy poza miasto.

Mocne strony tej dobrej praktyki są oczywiste - wprowadza przede wszystkim innowacyjną koncepcję współdzielenia środka transportu w zamian za posiadanie własnego. Jest bardzo atrakcyjna dla świadomych użytkowników środowiska (preferujących korzystanie z niskoemisyjnych i proekologicznych rozwiązań transportowych) oraz zmniejsza liczbę samochodów w przestrzeni publicznej. Charakteryzuje się wysoką dostępnością (przestrzenną – stacje samochodowe rozmieszczone są w newralgicznych strefach miasta, użytkową – łatwy sposób rezerwacji online za pośrednictwem strony internetowej lub telefonu komórkowego) i przystępną ceną (szerokie grono odbiorców usługi), ponieważ utrzymanie samochodów nie wymaga zatrudniania dodatkowych pracowników (czyszczenie samochodów jest wykonywane przez klientów po skorzystaniu z usługi).

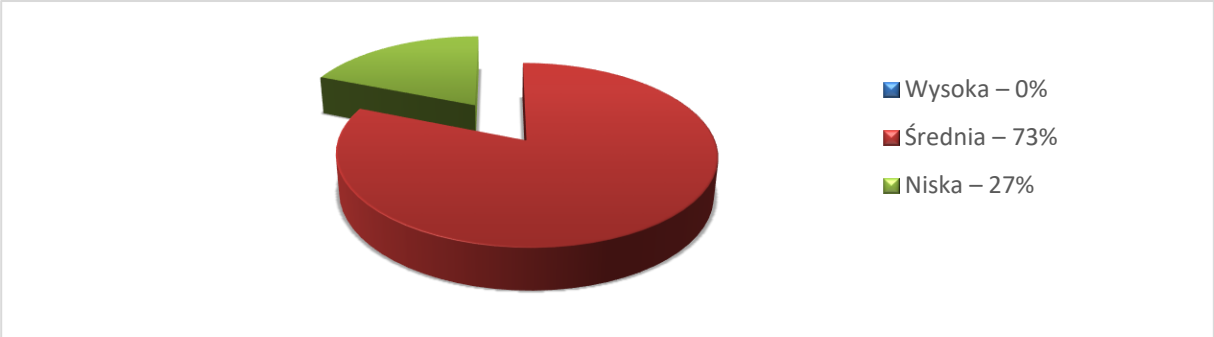
Możliwości dalszego rozwoju/rozpowszechnienia praktyki polegają na poszukiwaniu połączenia pomiędzy systemem Flugs a innymi produktami turystycznymi, opartymi na przyjaznych dla środowiska usługach, a także na stworzeniu specjalnej oferty pakietów turystycznych łączących różne usługi, skierowane przede wszystkim do turystów podróżujących bez samochodu. Konieczne jest zwiększenie liczby samochodów elektrycznych oraz skali usługi, która powinna obejmować także okoliczne wioski. Zachowany powinien zostać pomysł zwracania samochodów elektrycznych do punktu wypożyczeń.

Słabe strony dotyczą przede wszystkim specyfiki użytkowania pojazdów elektrycznych min. – w rzeczywistości istnieje tylko jedno stałe miejsce wypożyczania samochodów, stosunkowo długi czas ładowania akumulatorów i niewystarczająca ilość punktów ładowania pojazdów oraz brak wspólnych standardów. Początkowo, kiedy w ofercie znajdował się tylko jeden samochód elektryczny, usługa była niedostępna w czasie serwisowania, jednak od 2017 r. zwiększono liczbę pojazdów.

Istnieje potrzeba uproszczenia procedury nabywania karty członkowskiej i wypożyczania samochodów przez turystów, ponieważ obecnie, tak jak pozostali użytkownicy, aby skorzystać z systemu zobligowani są do uiszczenia rocznej składki członkowskiej w wysokości 120 €, co w znacznym stopniu zniechęca do skorzystania z systemu.

Główne **zagrożenia** związane są ze stabilnością finansową usługi. W przypadku rozszerzenia oferty wzrosną koszty zarządzania i wysokie już koszty utrzymania pojazdów elektrycznych (koszt wymiany baterii wynosi 30% całkowitego nowego pojazdu), przez co koszt korzystania z samochodów Flugs będzie porównywalny z użytkowaniem własnego samochodu. W przypadku dużego zainteresowania usługą będzie istniała konieczność zagwarantowania dostępności samochodu.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Możliwości **wdrożenia** tej praktyki w innych regionach oceniono jako średnie lub niskie, głównie ze względu na ograniczoną dostępność pojazdów, niezbędnych do utrzymania płynnego funkcjonowania wypożyczalni. W Bułgarii wciąż jest bardzo mało stacji ładowania pojazdów, które zlokalizowane są głównie w dużych miastach, a nie w regionach turystycznych. Dodatkowo w krajach Europy Wschodniej koszty zakupu i utrzymania samochodów elektrycznych, dla gmin i organizacji turystycznych, są zbyt wysokie.

Pomimo dostępności wielu pojazdów, pozytywnego wpływu na środowisko oraz wykorzystania lokalnych źródeł energii odnawialnej, do ładowania samochodów, istnieje potrzeba dalszego zwiększania integracji usługi z innymi systemami transportowymi w regionie (np. stworzenie wspólnej platformy zarządzania transportem), poprzez rozpowszechnianie informacji na temat usługi (w różnych językach) za pośrednictwem turystycznych stron internetowych, wyszukiwarek online oraz przy współpracy z operatorami transportu oraz ciągłe zwiększanie liczby samochodów elektrycznych i dostępnych stacji ładowania. Usługa może zostać połączona z systemem wypożyczalni rowerów elektrycznych. Mógłby zostać opracowany program lojalnościowy dla aktywnych użytkowników usługi, w celu utrzymania długoterminowej relacji z klientem, poprzez oferowanie atrakcyjnych zniżek cenowych, posiadanie pierwszeństwa rezerwacji, czy gromadzenie punktów lojalnościowych itp.

Szczególną uwagę należy zwrócić na pomysł minimalizacji kosztów zarządzania, co jest szczególnie ważne w przypadku systemów innowacyjnych i pilotażowych. Samochód i akumulatory objęte są umowami leasingu, sprzątanie i drobne naprawy konserwacyjne przeprowadzane są w ramach wolontariatu aktywistów miejskich, a koszty wdrożenia stacji ładujących pokrywa regionalna firma energetyczna (dostawca energii). Dodatkowym plusem jest przeszkolone personelu w zakresie wykonywania licznych zadań.

Minimalizacja nakładów inwestycyjnych i kosztów zarządzania zmniejsza obciążenie gminy. Nawet niewielki dochód miesięczny wynikający z opłat za użytkowanie pojazdów pokrywa koszty zarządzania systemem, a nawet zapewnia jego rentowność. Dodatkowo pozwala to na poprawę funkcjonowania usługi i określenia optymalnego modelu taryfowego bez presji związanej z nadmiernymi zobowiązaniami finansowymi. Dlatego też, stanowi dobry przykład dla innych miast i obszarów, które zainteresowane są wdrażaniem tego typu rozwiązań.

Rozwój systemu wypożyczalni samochodów elektrycznych Flugs, do stycznia 2018 r.: system nieustannie się rozwija, w międzyczasie zyskał cztery dodatkowe lokalizacje wypożyczalni w gminach Wschodniego Tyrolu. W mieście Lienz dostępne są obecnie dwa samochody elektryczne należące do wypożyczalni Flugs (rozbudowa jednego dodatkowego miejsca parkingowego). Usługa jest inicjatywą współpracy regionalnej, która pełni rolę jedynego w regionie dostawcy samochodów elektrycznych we Wschodnim Tyrolu.

4.5.2 Polska: BalticBike.pl

System BalticBike jest inicjatywą prywatną, która w ramach rozwoju projektu w 2013 roku otrzymała dofinansowanie z UE w wysokości 300 tys. zł z EFR - Europejskiego Funduszu Rybołówstwa (z wymogiem 50% współfinansowania ze środków własnych). Łącznie realizacja projektu kosztowała prawie 700 tys. zł (190 000 EUR). W systemie zatrudnionych jest sześciu pracowników pełnoetatowych i dodatkowych sześciu w sezonie letnim.

Projekt powstał w odpowiedzi na rosnące zapotrzebowanie i oczekiwania turystów w zakresie zwiększania zrównoważonej mobilności w obszarze turystycznym. Ciągła poprawa turystycznej infrastruktury rowerowej oraz rozwiązań na rzecz mobilności, zarówno po stronie polskiej, jak i niemieckiej jest korzystna dla rozwoju inicjatyw związanych z systemami wynajmu rowerów. Początkowo system oparty był na 20 rowerach i powstał z idei jednego miejsca wynajmu na potrzeby prywatnego hotelu. Aby osiągnąć próg rentowności, konieczne było znaczne zwiększenie skali systemu. Obecnie system obejmuje około 900 rowerów i realizuje około 40 000 wypożyczeń rocznie. Pierwsze stacje wynajmu zostały utworzone w Świnoujściu, obecnie dostępne są również w Międzyzdrojach i Kamieniu Pomorskim.

Organizator systemu BalticBike współpracuje z władzami Miasta Świnoujście (np. przy uzgadnianiu lokalizacji stacji wynajmu), branżą hotelarską i niemieckim systemem wypożyczania rowerów UsedomRad (wspólna promocja i budowanie potencjału). Głównymi beneficjentami są turyści odwiedzający okolicę i spędzający tu wakacje. Ogromna większość użytkowników systemu pochodzi z Niemiec. System oferuje dobrej jakości rowery (dla dorosłych i dzieci), a także szeroką gamę akcesoriów do wycieczek rodzinnych (rodziny z dziećmi są jedną z głównych grup klientów).

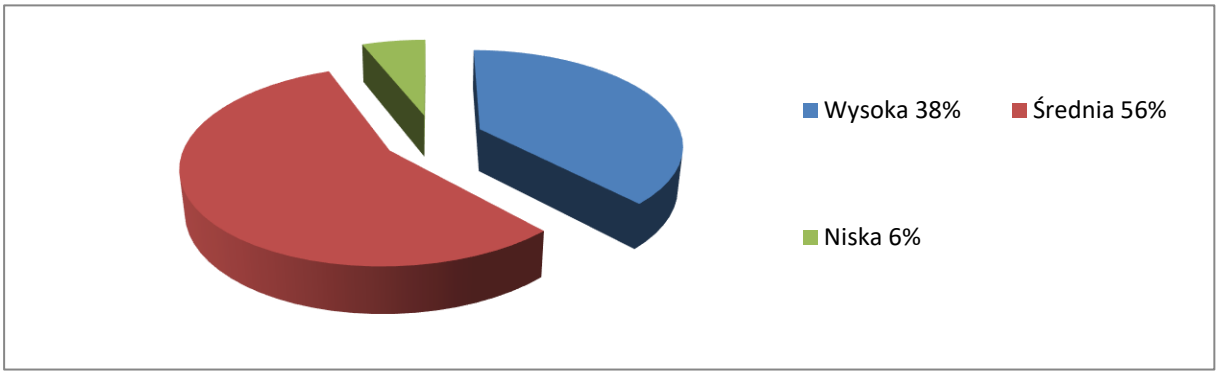
W ramach systemu opracowano zróżnicowany model taryfowy i liczne upusty promujące wynajem długoterminowy. Pełnoetatowy Personel został przeszkolony w zakresie obsługi punktów wynajmu rowerów, ale zajmuje się także ich naprawą, konserwacją oraz transportuje rowery między stacjami. W szczycie sezonu zatrudniani są dodatkowi pracownicy, zazwyczaj są to studenci, którzy po okresie wakacyjnym wracają do nauki. Takie podejście zmniejsza koszty zarządzania systemem, zapewniając jednocześnie stabilną strukturę zatrudnienia.

Mocną stroną tej dobrej praktyki są rosnące oczekiwania w zakresie redukcji emisji zanieczyszczeń i ochrony jakości powietrza w regionie, ze względu na status uzdrowiska, jaki posiada miasto Świnoujście. Jest to bardzo dobry przykład współpracy między sektorem prywatnym a władzami lokalnymi oraz korzystnej współpracy transgranicznej, na rzecz osiągnięcia zrównoważonej mobilności w regionach turystycznych.

Nie stwierdzono żadnych **słabych stron bądź zagrożeń** dla systemu, ma on jednak pewne problemy, jak na przykład kwestia sezonowości (podobnie jak większość podmiotów działających w sektorze usług w obszarze nadmorskim). W trakcie sezonu musi generować zyski, pozwalające na utrzymanie działalności przez pozostałą część roku. Niektóre problemy mogą wynikać również z konieczności negocjacji z władzami miasta oraz jego jednostkami lub podmiotami prywatnymi, co do możliwości lokalizacji nowych stacji rowerowych.

Istnieją **szanse** rozbudowy systemu także w innych miastach nadmorskich, północnej części województwa zachodniopomorskiego, jak również promowania usługi wśród lokalnych mieszkańców, w celu wydłużenia funkcjonowania systemu poza sezon wakacyjny.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Możliwości **wdrożenia** tej praktyki w innych regionach oceniono jako bardzo dobre, jedynie w niektórych regionach górskich Hiszpanii mogą być one niskie, z powodu braku wystarczającego ruchu turystycznego.

Podsumowując tą dobrą praktykę, możemy zauważyć, iż przy zastosowaniu odpowiedniego marketingu, system ten może być opłacalny. Usługa nie otrzymuje żadnych dotacji zewnętrznych oraz wsparcia finansowego ze środków publicznych. Pomimo mniejszych zasobów kadrowych do obsługi i zarządzania systemem, wymagającym w rzeczywistości utrzymania większej liczby pracowników, w roku 2016 BalticBike zarejestrował dwa razy więcej wypożyczeń niż system UsedomRad (w oparciu o bezobsługową platformę Nextbike działającą za granicą). Wynika to między innymi z dobrego dopasowania usługi do wybranej grupy docelowej (głównie turyści - rodziny z dziećmi).

Wypożyczalnia rozpoczęła działalność niemal całoroczną (po sezonie letnim obsługuje głównie grupy zorganizowane oraz gości hotelowych i pensjonariuszy). Firma posiada dobrze rozwinięte zaplecze techniczne, dzięki czemu może dowozić rowery i niezbędny sprzęt pod wskazany adres. Dodatkowo użytkownicy systemu mają zapewnione wsparcie techniczne na trasie, dzięki czemu w przypadku awarii roweru, sprzęt zostaje naprawiony lub wymieniony, tak aby użytkownik mógł dalej kontynuować swoją podróż. Istnieje możliwość rezerwacji roweru za pośrednictwem strony internetowej oraz płatności bezgotówkowej w głównej siedzibie firmy w Świnoujściu.

4.5.3 Słowacja: Cyklo Tour Spiš

Wypożyczalnia rowerów turystycznych Cyklo Tour Spiš powstała w roku 2006 w odpowiedzi na dynamicznie rosnący ruch turystyczny na obszarze Parku Narodowego Słowacki Raj. Ze względu na brak oferty transportu publicznego lub usług operatorów prywatnych, pozwalających na powrót ze szlaków górskich lub przemieszczanie się pomiędzy nimi, uruchomiono system wypożyczania rowerów turystycznych, ułatwiający poruszanie się po obszarze. Obecnie system posiada 250 rowerów oraz trzy stacje wypożyczania. Stacja główna znajduje się w miejscowości Podlesok, dwie pozostałe stacje zlokalizowane w dolinie Suchá Belá oraz na polanie Kláštorisko.

Usługa przygotowana została w odpowiedzi na rosnące oczekiwania turystów, chcących aktywnie zwiedzać obszar Słowackiego Raju. Oferta skierowana jest do szerokiego grona odbiorców (np. rodzin z dziećmi), dlatego też z myślą o nich istnieje możliwość wypożyczenia rowerów w różnych rozmiarach i z odpowiednim wyposażeniem ułatwiającym podróżowanie (sakwy, kosze, kaski, foteliki dla dzieci, przyczepki turystyczne).

Cyklo Tour Spiš jest inicjatywą prywatną, realizowaną przez firmę rodzinną (większość pracowników, również w sezonie, stanowią członkowie rodziny). Ze względu na liczne utrudnienia, związane z prowadzeniem działalności gospodarczej na obszarze Parku Narodowego, uzyskanie koniecznych zezwoleń zajęło ok. trzech lat (operator szacuje, że przez ten okres musiał uzyskać ok. 174 różnego rodzaju zezwoleń i porozumień).

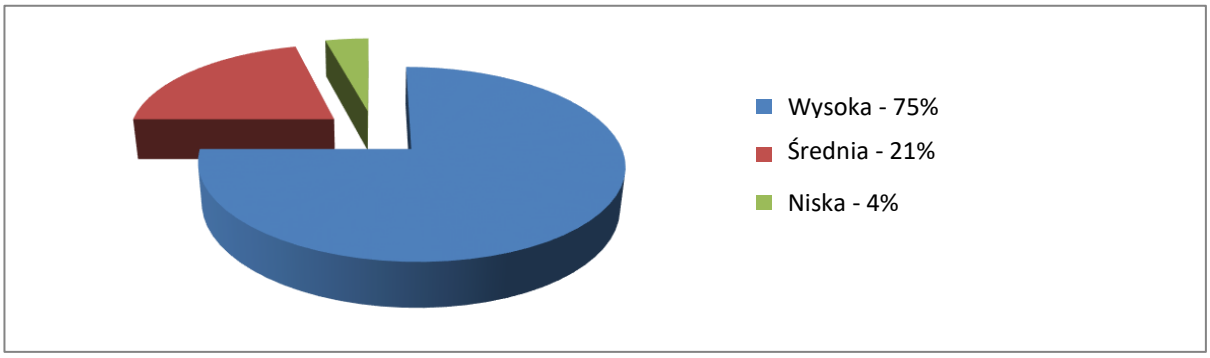
Mocną stroną systemu jest jego rentowność, pomimo że nie korzysta z żadnych form dofinansowania ze środków publicznych. Również w procesie wdrażania i rozwoju nie korzystał z zewnętrznych instrumentów finansowania i środków unijnych.

System jest bardzo elastyczny i oferuje wiele **możliwości**. Działanie w modelu firmy rodzinnej pozwala na bardziej elastyczne podejście do szacowania kosztów obsługi oraz określania struktury zatrudnienia (np. w okresie sezonowym).

Cyklo Tour Spiš współpracuje z operatorami i zarządcami usług turystycznych na obszarze Parku Narodowego Słowacki Raj. Goście korzystający z bazy noclegowej hoteli i ośrodków wypoczynkowych informowani są o ofercie wypożyczalni rowerów turystycznych. Działa to też w drugą stronę - hotele mogą reklamować swoja ofertę wskazując na współpracę z Cyklo Tour Spiš. Z każdym rokiem rośnie liczba użytkowników systemu. Dodatkowo firma systematycznie zwiększa liczbę rowerów, a w przyszłości chciałaby wprowadzić także możliwość wypożyczania rowerów elektrycznych.

Jako **słabe strony** właściciel wymienił pewne przeszkody prawne - trudności z uzyskaniem odpowiednich zezwoleń i konieczność ich przedłużania. W dłuższej perspektywie **zagrożenia** wynikają z konieczności serwisowania sprzętu, zapewnienia odpowiedniego wsparcia technicznego w przypadku awarii roweru na trasie oraz zapewnienia wystarczającej liczby rowerów w godzinach szczytu. Również dowóz rowerów do punktów głównych wypożyczalni powoduje pewne problemy i jest kosztowny.

Możliwość wdrożenia praktyki w innych regionach:



Możliwość **wdrożenia** tej praktyki w innych regionach jest zwykle wysoka i w większości krajów partnerskich taka usługa już istnieje.

4.6 Pozostałe typy systemów

4.6.1 Bułgaria: Elastyczne systemy transportowe w miejscowości Byala

Gmina Byala położona jest w odległości 50 km od Warny, w pełni sezonu (maj-wrzesień) to malownicze miasteczko jest chętnie odwiedzane przez wielu turystów którzy w trakcie sezonu letniego spędzają tam swoje wakacje, korzystając z prywatnych mieszkań i apartamentów letniskowych lub dostępnych ośrodków wypoczynkowych. Jedną z głównych atrakcji w okolicy stanowi muzeum archeologiczne na przylądku Św. Atanazego. W ramach przygotowanej ekspozycji na otwartym powietrzu prezentowane są pozostałości po starożytnej osadzie (kolonii greckiej), rzymskiej fortecy oraz ośrodku kultu epoki wczesnochrześcijańskiej, odkryte w trakcie prac archeologicznych.

W celu ograniczenia ruchu indywidualnego pomiędzy centrum miejscowości Byala, a położonymi nad samym wybrzeżem ośrodkami wypoczynkowymi, w roku 2014 gmina zezwoliła prywatnym właścicielom na oferowanie turystom przewozów dorożkami konnymi. Dodatkowo wprowadzono zakaz dojazdu do obszaru muzeum dla samochodów prywatnych, blokujących ruch i utrudniających dojazd w sezonie. Jako rozwiązanie alternatywne w roku 2015 uruchomiono elektryczny minibus, regularnie dowożący turystów z centrum miejscowości do muzeum. Od roku 2014 liczba odwiedzających miejscowość Byala zwiększyła się o ponad 10%, co może wskazywać na pośredni wpływ wdrożonych rozwiązań transportowych.

Mocną stroną wprowadzenia tej dobrej praktyki jako transportu sezonowego, są jej oryginalność i dostępność. Dzięki dobrej dostępności i atrakcyjnej cenie, usługa cieszy się dużą popularnością wśród wszystkich mieszkańców gminy i turystów - przystanki zlokalizowane są przed Centrum Informacji Turystycznej/Gminą, jak również przy hotelach (na żądanie). Jej oczywistą zaletą jest zaspokajanie potrzeb lokalnych w zakresie mobilności, które są elementem kluczowym wysokiej jakości życia w regionie. Świadczy o tym stały wzrost liczby odwiedzających (o 10% od 2014 r.). Większość z nich korzysta z oferty elektrycznych minibusów i dorożek konnych, co z kolei świadczy o przydatności tej lokalnej praktyki i w sposób pośredni przyczynia się do ochrony środowiska naturalnego.

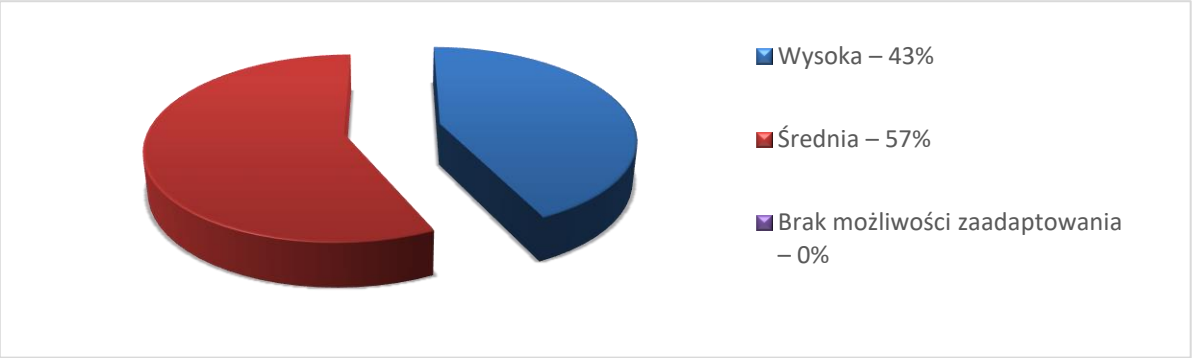
Wciąż istnieją pewne **słabe strony** tej praktyki. Niewielka pojemność minibusów jest niewystarczająca do obsługi większej grupy turystów, brakuje również dostępu do informacji turystycznych w językach obcych oraz przystanków zawierających informację o ofercie elastycznych usług transportowych.

Co więcej parkowanie wzdłuż ulic na obszarze gminy Byala jest bezpłatne, co dodatkowo zachęca do korzystania z samochodów prywatnych. Nie ma również żadnych możliwości na szybkie i zrównoważone połączenie komunikacyjne miasta z Warną.

Zagrożeniem są koszty utrzymania lokalnego transportu elastycznego – hodowla koni oraz wymiana baterii do elektrycznych minibusów.

Jednocześnie istnieje wiele **możliwości** dalszego rozwoju praktyki. Stanowiąc dobry przykład zrównoważonej turystyki, może zachęcić większą liczbę turystów, ceniących sobie dbałość o środowisko, do odwiedzania kurortów Byaly. Istnieje także możliwość zwiększenia liczby elektrycznych minibusów i dorożek konnych oraz połączenia ich z innymi ofertami zrównoważonej mobilności, takimi jak wypożyczalnie rowerów elektrycznych lub małych łodzi.

Możliwości wdrożenia praktyki w innych regionach:



Goście bardzo wysoko ocenili **możliwości wdrożenia** tej dobrej praktyki. Nie wymaga ona dużych nakładów inwestycyjnych, dzięki czemu może być realizowana w każdym regionie turystycznym, gdzie gmina jest wystarczająco aktywna i pracuje nad rozwojem ekologicznej i zrównoważonej turystyki.

Podsumowując można wywnioskować, iż uruchomienie autobusu elektrycznego było możliwe dzięki wykorzystaniu przez gminę Byala środków z Programu Operacyjnego "Rozwój regionalny" (OPRD 2007-2013). Program operacyjny był częścią realizacji priorytetu czwartego Programu Krajowego pod nazwą "Zrównoważony rozwój terytorialny", finansowanego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Praktyka pokazuje, że samorząd lokalny powinien aktywnie wspierać realizację zrównoważonych opcji rozwoju turystyki, ponieważ zysk jest podwójny: usługa może być odpowiedzią na problemy związane z depopulacją obszarów (poprzez tworzenie nowych miejsc pracy) oraz wspierać działania na rzecz ochrony środowiska w obszarze nadmorskim.

5. Podsumowanie najlepszych praktyk z regionów partnerskich

W ramach wizyt studialnych uczestnicy projektu mieli możliwość zapoznania się z przykładami dobrych praktyk z sześciu obszarów regionalnych projektu. Informacje zebrane podczas wizyt studialnych w regionach partnerskich pozwoliły na ocenę podejścia do zrównoważonych sieci transportowych i istniejących elastycznych systemów transportowych na obszarach wiejskich w różnych krajach europejskich.

Doświadczenia z Austrii były bardzo wartościowe dla wszystkich partnerów projektu i ich interesariuszy, którzy wyrazili ogromne zadowolenie z możliwości zapoznania się z realizowanymi działaniami. Wnioski wyciągnięte z najlepszych praktyk austriackich związane były z:

- Podejściem całościowym do produktu turystycznego, uwzględniającym przyjazne dla środowiska rozwiązania transportowe, w zakresie mobilności miękkiej, świadczące o dużej świadomości interesariuszy w zakresie korzyści wynikających z takiej integracji;
- Zapewnieniem odpowiednich źródeł finansowania, w ramach dobrej współpracy na wszystkich szczeblach władzy (krajowym, regionalnym, lokalnym, prywatnym) i pomiędzy wszystkimi interesariuszami;
- Doskonałą integracją rozwiązań w zakresie ostatniej mili z istniejącym systemem transportu publicznego;
- Tworzeniem atrakcyjnych ofert mobilności elektrycznej, dostępnych zarówno dla mieszkańców, jak i turystów.

Wizyta studialna w Hiszpanii odbyła się w mało znanym, wśród turystów zagranicznych, regionie w Pirenejach. Wnioski wyciągnięte z wizyty dotyczyły:

- Zapewnienia lepszego dostępu do mniej skomunikowanych obszarów (małe wioski, ciekawe miejsca turystyczne itp.);
- Podejścia całościowego do ochrony parków przyrodniczych, poprzez ograniczenie ruchu samochodów prywatnych i wprowadzenie przyjaznych dla środowiska rozwiązań transportowych;
- Stworzenia atrakcyjnych i elastycznych ofert transportowych, dostępnych dla mieszkańców i turystów.

Doświadczenia z Bułgarii były dość niezwykłe i interesujące. W oparciu o przedstawione praktyki wyciągnięto następujące wnioski:

- Zapewnienie dostępności transportowej do najczęściej odwiedzanych obszarów turystycznych w dużych ośrodkach wypoczynkowych, a także w małych miejscowościach nadmorskich, cieszy się dużym zainteresowaniem i ma istotne znaczenie dla rozwoju turystyki;
- Podejmowane są pierwsze kroki mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego, poprzez wprowadzenie przyjaznych dla środowiska rozwiązań transportowych w obszarach turystycznych;
- Tworzenie, chociażby w małej skali, atrakcyjnych i elastycznych ofert transportowych, dostępnych zarówno dla mieszkańców, jak i turystów, może poprawić wizerunek miejsca destynacji.

Zaprezentowane w Luksemburgu najlepsze praktyki wywarły ogromne wrażenie na wszystkich interesariuszach i partnerach projektu. Wyciągnięto następujące wnioski:

- Wysoki poziom dofinansowania przez państwo oraz wsparcie samorządów lokalnych w zakresie elastycznych rozwiązań transportowych, jest możliwe w krajach o bardzo wysokim standardzie życia i doskonale rozwiniętym systemie transportu publicznego - takim jak Luksemburg;
- Możliwości wdrożenia FTS w innych regionach, zostały wysoko ocenione, głównie przez partnerów i ich interesariuszy z Europy Zachodniej;

- Interesariusze ze Słowacji i Bułgarii ocenili je jako "niskie", ze względu na brak funduszy państwowych lub gminnych, na rzecz rozwoju elastycznych usług transportowych oraz niewielkiej liczby osób bezrobotnych, chętnych do zdobywania nowych kompetencji zawodowych.

Doświadczenia z Polski miały istotne znaczenie dla wszystkich odwiedzających. Wnioski wyciągnięte z najlepszych polskich praktyk są następujące:

- Połączenie finansowania z odpowiednim podejściem do marketingu i prowadzenia działalności gospodarczej, wynikające z dobrej współpracy na wszystkich szczeblach zarządzania (krajowym, regionalnym, lokalnym, prywatnym) i pomiędzy wszystkimi interesariuszami;
- Dobre przykłady partnerstwa publiczno-prywatnego i współpracy transgranicznej, prowadzą do konkurencyjnych rozwiązań w zakresie mobilności;
- Stworzenie nowych i atrakcyjnych ofert mobilności elektrycznej, dostępnych dla turystów oraz przyczyniających się do powstawania nowych miejsc pracy.

Wizyta studialna na Słowacji odbyła się w górzystym i bardzo malowniczym regionie Parku Narodowego Słowacki Raj, popularnym głównie wśród mieszkańców i turystów z sąsiednich krajów. Wnioski wyciągnięte z wizyty studialnej dotyczyły:

- Podejścia ogólnego do zachowania naturalnych aspektów środowiskowych, poprzez ograniczenie ruchu samochodów prywatnych i wprowadzenie przyjaznych dla środowiska rozwiązań w zakresie mobilności;
- Zapewnienia dostępu do atrakcji turystycznych i rozproszonej sieci osadniczej, poprzez tworzenie atrakcyjnych i elastycznych ofert mobilności;
- Współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami a organizacjami pozarządowymi.

6. Wnioski

Proces wymiany doświadczeń był bardzo owocny dla partnerów projektu i ich interesariuszy. Zaprezentowane praktyki dostarczyły ogromnej dawki wiedzy i wielu pomysłów jak skutecznie wdrażać nowe elastyczne systemy transportowe w swoich regionach. Dowodem na to są wysoko ocenione możliwości wdrożenia zaprezentowanych usług transportu elastycznego w innych regionach. Wyciągnięte wnioski dotyczą następujących kwestii:

Podejścia całościowego do produktu turystycznego

Istnieje wiele przykładów integracji systemu transportu publicznego z lokalnymi ofertami turystycznymi (Austria, Hiszpania, Bułgaria, Polska). W Austrii nastąpiła pełna integracja usługi z regionalnym systemem transportu publicznego (komunikacja, bilety, finansowanie itp.) wraz z utworzeniem nowej oferty turystycznej (większa częstotliwość kursowania, nowe miejsca destynacji do regionów turystycznych i obiektów historycznych itp.).

Dobrej współpracy pomiędzy interesariuszami i w obrębie wszystkich szczebli administracyjnych

W większości krajów partnerskich przedstawiono wiele przykładów owocnej współpracy operatorów FTS z gminami, władzami regionalnymi, rządem centralnym, biurami turystycznymi, przewoźnikami, branżą hotelarską itp. Z dobrymi przykładami partnerstwa publiczno-prywatnego spotkaliśmy się w Austrii, Hiszpanii, Polsce i Luksemburgu.

Korzyści w sferze społecznej

Podczas wizyt zaprezentowano wiele przykładów tworzenia nowych miejsc pracy i integracji społecznej. Elastyczne systemy transportowe są bardzo dobrym przykładem kompleksowego rozwiązywania problemów dostępności oraz wykluczenia społecznego, spowodowanego brakiem ofert mobilności. Większość ofert mobilności skierowana jest do wszystkich grup użytkowników.

Korzyści środowiskowych

Wszystkie wdrożone w regionach usługi transportu elastycznego stanowią pozytywny wkład w rozwój ekoturystyki i ochronę środowiska naturalnego, ze względu na ograniczenie emisji zanieczyszczeń i hałasu na obszarach turystycznych.

Nowoczesnego podejścia do marketingu

Kluczem jest atrakcyjność oferty - elastyczna, dostępna, czasem bezpłatna lub z elementami rozrywki. Bardzo często oferowane są różne programy lojalnościowe dla stałych użytkowników.

Systemów samofinansowania

Niektóre z poznanych praktyk funkcjonują obecnie bez dodatkowych źródeł dofinansowania, co świadczy o wysokim poziomie zarządzania i konkurencyjności świadczonych usług.

Wnioski ogólne wynikające z wymiany doświadczeń w ramach LAST MILE mogą być następujące:

- Współpraca pomiędzy decydentami (administracją regionalną/lokalną) a interesariuszami w zakresie turystyki i transportu jest kluczowa dla wdrożenia i funkcjonowania FTS. Wraz z krajowymi uwarunkowaniami prawnymi całkowicie determinuje możliwości zaadaptowania najlepszych praktyk w pozostałych regionach. Wizyty studialne pokazały, że tam, gdzie taka współpraca istnieje, a lokalni przedsiębiorcy są wspierani przez administracje wyższego szczebla, wyniki są zawsze bardzo obiecujące.
- Zagadnienie finansowania nie powinno być zaniedbywane. Jest ono istotne nie tylko podczas wdrażania nowych zrównoważonych inicjatyw w pokonywaniu "ostatniej mili", ale także podczas ich funkcjonowania. W celu zapewnienia stałych źródeł finansowania należy zidentyfikować środki niezbędne na cały cykl życia usługi. Kalkulacje ekonomiczne powinny być stale aktualizowane, mając na uwadze społeczne skutki wprowadzanych innowacji.
- Wszystkie zaprezentowane praktyki, posiadają duży wkład w rozwój turystyki proekologicznej. Charakteryzują się bardzo pozytywnym wpływem na środowisko naturalne, zmniejszając zanieczyszczenie powietrza, hałas i zatory drogowe a tym samym ślad węglowy transportu i aktywności rekreacyjnej.
- Idea współdzielenia transportu zamiast posiadania własnego powinna być podstawową zasadą w podejściu do zagadnienia ostatniej mili. W celu skutecznego wdrażania rozwiązań innowacyjnych, konieczne jest zwiększenie zasięgu polityki informacyjnej w regionach turystycznych, poprawiającej dostęp turystów do informacji o ofertach mobilności i będącej podstawą do zwiększenia ruchu turystycznego. Elastyczne systemy transportowe powinny być traktowane przez turystów jako **usługi uwalniające od samochodów i problemów**.
- Pełna integracja zaawansowanych technologii i najnowszych trendów (e-mobilność, ITS, aplikacje mobilne itp.) może wspomóc proces rozpowszechniania informacji i pozyskiwania większej liczby turystów, warunkując pozytywne korzyści gospodarcze i społeczne dla lokalnych mieszkańców.

www.interregeurope.eu/lastmile