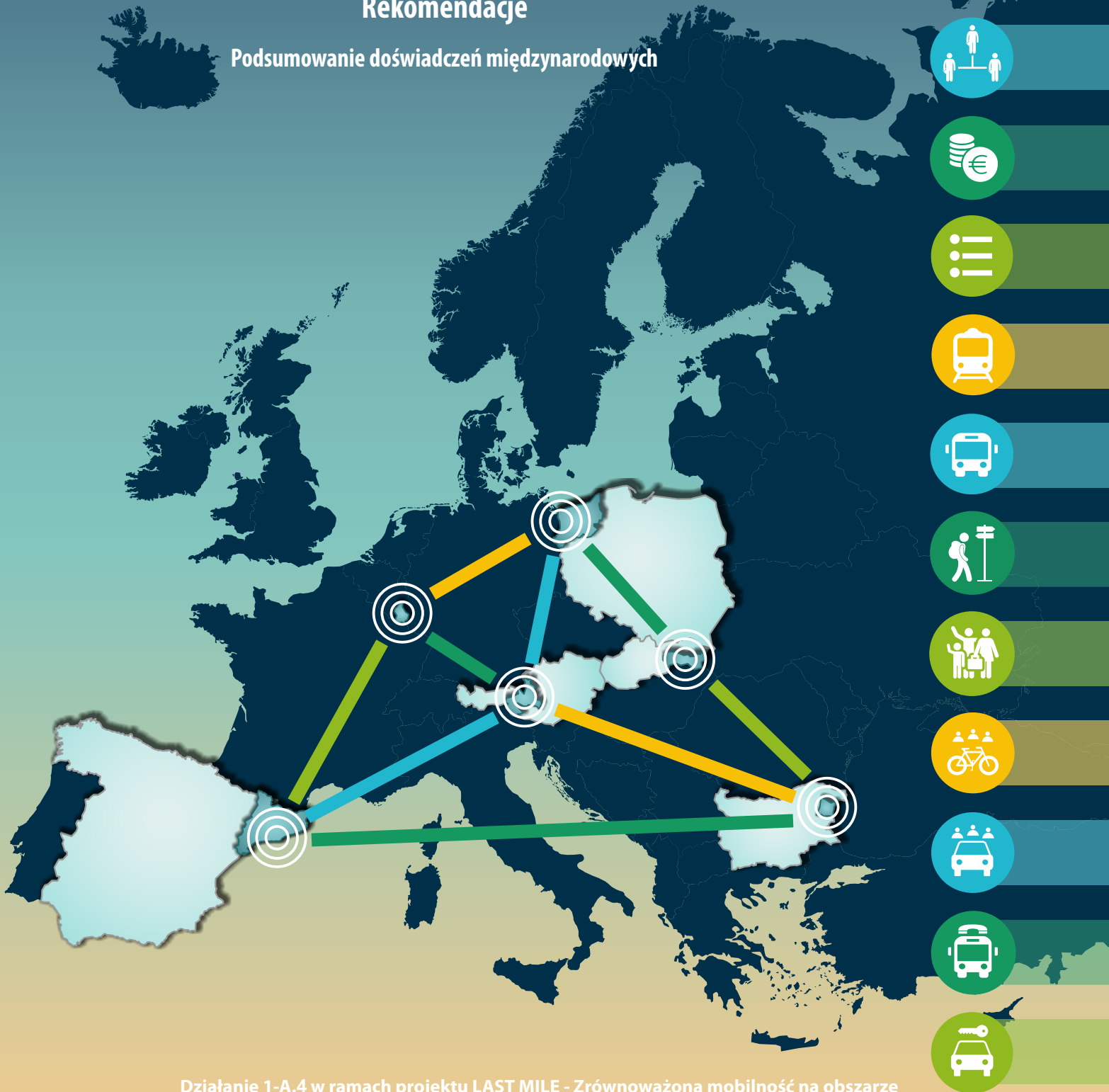


Synteza uwarunkowań, barier i dobrych praktyk dotyczących elastycznych systemów transportowych

Rekomendacje

Podsumowanie doświadczeń międzynarodowych



Działanie 1-A.4 w ramach projektu LAST MILE - Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych



**Synteza uwarunkowań, barier i dobrych praktyk
dotyczących elastycznych systemów transportowych
REKOMENDACJE**

Działanie 1-A.4 w ramach projektu
LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych



Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa
Zachodniopomorskiego

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

Kwiecień 2018

Podsumowanie	6
1. Wstęp	9
1.1. Założenia projektu LAST MILE.....	9
1.2. Cele raportu.....	11
1.3. Metoda.....	11
2. Wyzwania i możliwe rozwiązania	12
2.1. Problem dostępności do odległych regionów turystycznych.....	12
2.2. Zalety i możliwości elastycznych systemów transportowych	13
3. Wnioski z analiz regionalnych	15
3.1. Uwarunkowania regionalne i bariery.....	15
3.2. Aktualne uwarunkowania (State-of-the-Art)	17
3.3. Ewaluacja Dobrych Praktyk	18
4. Wybrane obszary syntezy	21
4.1. Uwarunkowania i bariery prawne	21
4.2. Uwarunkowania i bariery instytucjonalne	22
4.3. Uwarunkowania i bariery ekonomiczne	23
4.4. Pozostałe uwarunkowania i bariery.....	24
4.5. Powiązania pomiędzy obszarami syntezy	24
5. Kluczowe elementy dobrych praktyk	25
5.1. Dobre praktyki – Austria.....	25
5.1.1 DefMobil.....	25
5.1.2 FLUGS E-car-sharing.....	27
5.2. Dobre praktyki – Katalonia	29
5.2.1 Pociąg z przystankami na żądanie z Lleida do La Pobla de Segur	29
5.2.2 Taksówki na żądanie w dolinie Vall de Boi	31
5.3. Dobre praktyki – Bułgaria	33
5.3.1 Autobusowa linia sezonowa nr 209	33
5.3.2 Elastyczne systemy transportowe w miejscowości Byala	34
5.4. Dobre praktyki - Luksemburg	35

5.4.1	Bummelbus.....	36
5.4.2	Night Rider.....	38
5.5.	Dobre praktyki – Polska	39
5.5.1	Nadmorska Kolej Wąskotorowa	40
5.5.2	BalticBike.pl	42
5.6.	Dobre praktyki – Słowacja	44
5.6.1	Nostalgiczny pociąg	44
5.6.2	Cyklo Tour Spiš	45
5.7.	Zestawienie zidentyfikowanych elementów kluczowych	47
6.	Synteza i rekomendacje.....	48
6.1	Obszar [Synt.1] Krajowe i regionalne regulacje dotyczące elastycznych systemów transportowych	48
6.1.1	Synteza	48
6.1.2	Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy	49
6.1.3	Wnioski.....	50
2.1.1.	Rekomendacje	50
6.2	Obszar [Synt.2] Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych	51
6.2.1	Synteza	51
6.2.2	Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy	53
6.2.3	Wnioski.....	53
6.2.4	Rekomendacje	54
6.3	Obszar [Synt.3] Zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych	55
6.3.1	Synteza	55
6.3.2	Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy	56
6.3.3	Wnioski.....	56
6.3.4	Rekomendacje	57
6.4	Obszar [Synt.4] Współpraca I koordynacja na poszczególnych poziomach	57
6.4.1	Synteza	57
6.4.2	Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy	59
6.4.3	Wnioski.....	59
6.4.4	Rekomendacje	60
6.5	Obszar [Synt.5] – Instrumenty finansowania oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące).....	60

6.5.1	Synteza	60
6.5.2	Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy	62
6.5.3	Wnioski.....	62
6.5.4	Rekomendacje	63
6.6	Obszar [Synt.6] Instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS	63
6.6.1	Synteza	63
6.6.2	Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy	65
6.6.3	Wnioski.....	66
6.6.4	Rekomendacje	66
6.7	Obszar [Synt.7] – Zwiększanie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS	67
6.7.1	Synteza	67
6.7.2	Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy	68
6.7.3	Wnioski.....	68
6.7.4	Rekomendacje	69
6.8	Obszar [Synt.8] Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS.....	70
6.8.1	Synteza	70
6.8.2	Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy	73
6.8.3	Wnioski.....	73
6.8.4	Rekomendacje	74
7.	Podsumowanie rekomendacji	75
8.	Zestawienie tabel	83
9.	Materiały źródłowe do opracowania konspektu analizy	84

Informacje o opracowaniu:

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

Maciej Łapko
Ewa Buszac-Piątkowska
Michał Janeczko
Agnieszka Sawicka
Ewelina Kuriata

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

Prawa autorskie:

Strony 23,25,29,31,32,33,35,39: © Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (RBGPWZ)

Strona 26: © Paweł Ogrodnik

Strony 37,41,43: © Roman Klementschtz

Wszystkie fotografie podlegają prawom autorskim ich właścicieli.

Podsumowanie

Doświadczenia projektu LAST MILE jednoznacznie wskazują, że niezależnie od analizowanego regionu, istnieje wyraźna tendencja do poszukiwania skutecznych i trwałych rozwiązań dotyczących zrównoważonej mobilności. Wyzwania ostatniej mili, zarówno w ruchu turystycznym, jak i w codziennych podróżach mieszkańców, mogą przybierać różną postać, nie mniej stwierdzono wyraźną skuteczność opracowanych dla nich rozwiązań opartych o elastyczne systemy transportowe (FTS).

We wszystkich analizowanych regionach zidentyfikowano szereg inicjatyw świadczących o aktywnym poszukiwaniu rozwiązań transportowych, mogących być odpowiedzią na wyzwania związane z dostępnością. Wiele z rozwiązań powstawało w ramach inicjatyw oddolnych dopasowując swój model działania do zauważonych potrzeb i oczekiwań mieszkańców, jak i pozostałych grup docelowych, a założenie elastyczności stanowiło jeden z podstawowych elementów funkcjonowania systemu. Wdrożone rozwiązania świadczą o rosnącej świadomości potrzeb związanych z rozwojem zrównoważonej mobilności oraz dążeniem do realizacji podejścia „Mobilności jako usługi” (Mobility as a service).

Należy jednak podkreślić, że znaczna część zidentyfikowanych rozwiązań musiała pokonać szereg niesprzyjających uwarunkowań, a ich powstanie jest zasługą determinacji i konsekwentnego zaangażowania gmin i lokalnych podmiotów. Musiały one często lawirować pomiędzy nieprecyzyjnymi lub niedostatecznymi zapisami prawnymi, stosować liczne kompromisy organizacyjne, wypracować dedykowane modele finansowania, czy też wziąć na siebie szereg nowych obowiązków związanych z wdrożeniem i zarządzaniem daną usługą.

W odpowiedzi na to, opracowane w ramach projektu LAST MILE rekomendacje wskazują na obszary, w których podjęcie aktywnych działań może doprowadzić do konkretnego wsparcia dla inicjatyw wdrażania elastycznych systemów transportowych. W zakresie legislacji i uwarunkowań prawnych wskazano przede wszystkim na konieczność możliwie szybkiej aktualizacji przepisów, która powinna dotyczyć określenia prawnych definicji systemów FTS oraz ich roli i pozycji w polityce transportowej danego kraju. Pozwoli to na stosowanie rozwiązań FTS jako integralnych elementów systemów transportu publicznego. W celu zapewnienia trwałego i systemowego wdrożenia rozwiązań FTS w pierwszej kolejności powinny one znaleźć swoje odzwierciedlenie w opracowywanych i aktualizowanych dokumentach strategicznych, dotyczących polityk transportowych. Szczególnie wskazano tutaj na instrument jakim są Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, które mogą zostać zaadoptowane do potrzeb obszarów wiejskich, peryferyjnych czy turystycznych. Skuteczność planów związana jest między innymi z ich częstym powiązaniem z instrumentami finansowania, takimi jak Regionalne Programy Operacyjne, czy kontrakty samorządowe, wspierającymi realizację określonych w planach zadań. Regionalne Programy Operacyjne powinny w kolejnych perspektywach finansowych uwzględnić wsparcie dla wdrażania systemów FTS, w ramach realizowanych polityk mobilności. Należy również podkreślić, że promocja systemów FTS oraz wsparcie merytoryczne i instytucjonalne dla ich powstawania powinno być w pierwszej kolejności zapewnione ze strony instytucji i administracji szczebla regionalnego, posiadających szeroki zakres kompetencji i możliwości w tym zakresie.

Główne wnioski:

- Jednym z głównych wniosków wynikających z przeprowadzonej syntezy jest potwierdzenie możliwości wdrażania różnych form elastycznych usług transportowych (FTS) w większości regionów partnerskich. Jednak takie inicjatywy często obciążone są koniecznością szerokich kompromisów spowodowanych niewystarczającymi regulacjami prawnymi oraz brakiem systemowego wsparcia organizacyjnego i finansowego.
- Organizatorzy transportu zazwyczaj nie mają doświadczenia we wdrażaniu FTS w systemach transportu publicznego. Obawiają się również obciążeń finansowych. W obszarach turystycznych, rozwiązania elastyczne skierowane do turystów realizowane są najczęściej przez podmioty komercyjne.
- Organizacja i wdrażanie rozwiązań FTS wymaga odpowiedniej wiedzy dotyczącej ich funkcjonowania, współpracy z wieloma partnerami oraz umiejętności koordynacji wspólnych działań. Wielowymiarowość współpracy opiera się zarówno na kwestiach technicznych, gospodarczych, jak i społecznych. We wszystkich tych obszarach niezbędny jest odpowiedni poziom świadomości i wiedzy, aby właściwie zdiagnozować bariery i przygotować odpowiednie rozwiązania.
- W większości przypadków dokumenty strategiczne nie uwzględniają systemów FTS w swoich zapisach. Często też koncentrują się wyłącznie na dostępności transportowej w odniesieniu do infrastruktury, nie uwzględniając kwestii jakości i dostępności oferty transportu publicznego. **Rzadko kiedy łączą kwestie turystyki z polityką transportową.**
- Dokumenty strategiczne dotyczące polityki transportowej, związanej ze zrównoważonym transportem (w tym systemami FTS), mają realne oddziaływanie tylko wtedy, gdy są bezpośrednio powiązane z instrumentami finansowymi. W innych przypadkach służą głównie jako narzędzia do zwiększania ogólnej świadomości.
- Plany zrównoważonej mobilności miejskiej, które dobrze sprawdziły się na obszarach miejskich, powinny zostać przeniesione i dostosowane do specyfiki obszarów wiejskich i turystycznych. Plany te mogą pozwolić na wdrożenie polityki mobilności w sposób strategiczny, spójny i długoterminowy.
- Wdrażanie systemów FTS jest procesem złożonym, jednak jego sukces przyczynia się do poprawy jakości życia mieszkańców i zwiększa alternatywne możliwości poruszania się dla turystów. Możliwość korzystania z systemów FTS działających w formie usług transportu publicznego wpływa na ograniczenie wykluczenia transportowego, zapobiega m.in. depopulacji obszaru, a w regionach turystycznych przyczynia się do wydłużenia sezonu.
- Skuteczne wdrożenie rozwiązania FTS zależy od posiadania solidnej podstawy w aktach prawnych i dokumentach strategicznych. Konieczne jest również zapewnienie odpowiedniego finansowania (w modelu długoterminowym) oraz stałe zwiększanie poziomu świadomości odnośnie specyfiki i możliwości usług FTS.
- **Głównym poziomem odpowiedzialnym za wdrażanie polityk związanych z FTS powinien być szczebel regionalny.** Władze regionalne dysponują szeroką bazą narzędzi, w celu zapewnienia skoordynowanego i systemowego wsparcia na rzecz lokalnych rozwiązań FTS, począwszy od regionalnych programów operacyjnych, a kończąc na wsparciu merytorycznym i eksperckim.

Główne rekomendacje projektu:

Poziom EU:

- Nacisk na integrację FTS w wytycznych dotyczących transportu i zrównoważonej mobilności (Biała Księga, Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Regionalne Plany Zrównoważonej Mobilności).
- Promowanie działań mających na celu podniesienie świadomości w zakresie korzyści płynących ze FTS (np. określenie kolejnego tematu Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności, ściśle związanego z FTS na obszarach wiejskich i turystycznych).

Poziom krajowy:

- Opracowanie jednoznacznych definicji elastycznych form transportu i regulacji w prawie krajowym, umożliwiających funkcjonowanie usług FTS w ramach publicznego transportu zbiorowego.
- Wprowadzenie regulacji zobowiązujących organizatorów transportu publicznego do koordynacji wszystkich środków transportu na swoim obszarze działania.
- Uwzględnianie metod wdrażania i finansowania usług FTS w krajowych i regionalnych instrumentach finansowania.

Poziom regionalny:

- Rozwijanie regionalnych planów mobilności uwzględniających rozwiązania FTS, w równym stopniu odnoszących się do obszarów metropolitalnych jak i do obszarów peryferyjnych o rozproszonej sieci osadniczej.
- Ujęcie zasad wdrażania i finansowania systemów FTS w regionalnych programach operacyjnych.
- W strategiach i dokumentach dotyczących transportu należy uwzględniać zagadnienia dotyczące turystyki (np. problematyka sezonowości). Jednocześnie dokumenty i koncepcje dotyczące rozwoju turystyki powinny odnosić się do kwestii transportu i zrównoważonej mobilności.
- Koordynacja i integracja polityki informacyjnej dotyczącej oferty transportowej, w tym rozwiązań FTS. Wdrożenie regionalnej platformy informacyjnej.

Poziom lokalny:

- Opracowywanie i wdrażanie planów dotyczących rozwoju zrównoważonego transportu publicznego i zrównoważonej mobilności, uwzględniających zagadnienia elastycznych systemów transportowych.
- Stały monitoring potrzeb transportowych pasażerów (mieszkańców i turystów) oraz aktualizacja polityki transportowej z dostosowaniem jej do zidentyfikowanych potrzeb.
- Organizacja szkoleń, spotkań oraz wizyt studialnych dla decydentów i interesariuszy na szczeblu lokalnym, przybliżających zagadnienia związane z elastycznymi usługami transportowymi.

1. Wstęp

1.1. Założenia projektu LAST MILE

Projekt LAST MILE, finansowany w ramach programu unijnego INTERREG EUROPA, ma na celu znalezienie innowacyjnych i elastycznych rozwiązań transportowych dla zrównoważonych systemów mobilności regionalnej. Tego typu rozwiązania powinny 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 docelowego, a także zbiera i analizuje rozwiązania odnoszące się do tego zagadnienia, próbując zintegrować je ze systemami transportu zrównoważonego. W dłuższej perspektywie, wdrażanie tego typu rozwiązań, powinno przynieść widoczne korzyści dla środowiska oraz dla efektywnego wykorzystania zasobów i redukcji kosztów.

Projekt LAST MILE ma na celu m.in. ocenić, 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 międzynarodowych, 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 te mogą zostać zaadaptowane do potrzeb regionalnych i lokalnych przy udziale i wsparciu opracowywanych Regionalnych Planów Działania.

Biorąc pod uwagę ogólny cel programu INTERREG EUROPA, projekt LAST MILE ma za zadanie poprawę realizacji programów i polityk rozwoju regionalnego, w szczególności programów Inwestycyjnych na rzecz Wzrostu i Zatrudnienia (*Investment for Growth and Jobs*) oraz we wskazanych przypadkach, programów Europejskiej Współpracy Terytorialnej (ETC) dotyczących przechodzenia na model gospodarki niskoemisyjnej.

Poprawa polityki regionalnej i stworzenie przejrzystych przepisów prawnych w kontekście zrównoważonych elastycznych form transportu na obszarze ostatniej mili w łańcuchu podróży, może wpłynąć na zmianę sposobu wyboru środka transportu w turystyce i rekreacji, w kierunku bardziej zrównoważonych modeli transportu - o 5% do roku 2020 (w porównaniu do roku 2015). Jest to zgodne z europejskimi celami długoterminowymi dla procesu przechodzenia na model gospodarki niskoemisyjnej.

Poprzez zrównanie szans i lepszą dostępność transportu zarówno dla turystów, jak i dla mieszkańców peryferyjnych obszarów wiejskich usprawniona zostanie spójność społeczna i terytorialna. W związku z tym, dzięki wdrożeniu nowych elastycznych systemów transportowych, obszar dostępności transportowej (w ramach transportu publicznego), może zostać zwiększony o 10% do roku 2020, biorąc pod uwagę czas podróży z danego obszaru do stolicy regionu.

Projekt ma na celu również osiągnięcie wzrostu gospodarczego i zwiększenie zatrudnienia, poprzez stworzenie nowych “zielonych” miejsc pracy, w ramach wdrożenia nowych ofert mobilności i usług transportowych w słabo zaludnionych obszarach. W mniej rozwiniętych regionach powyższe działania przyczynią się do redukcji stopy bezrobocia. Zakłada się, że do roku 2020 utworzonych zostanie ok. 100 nowych “zielonych” miejsc pracy.

Projekt LAST MILE jest międzyregionalnym projektem europejskim, prowadzonym przez Agencję ds. Środowiska Austrii w ramach współpracy siedmiu partnerów z sześciu krajów, tworzących łącznie grupę około 50 interesariuszy. Regionami partnerskimi projektu są:

- Region Wschodni Tyrol w Austrii, *reprezentowany przez Zarząd Regionalny Wschodniego Tyrolu*
- Region Koszyce na Słowacji, *reprezentowany przez CEDS (Agencja Wspierania Rozwoju Regionalnego Koszyce)*
- Region Warny w Bułgarii, *reprezentowany przez CSDCS (Klub "Zrównoważony Rozwój Społeczeństwa Obywatelskiego")*
- Region Katalonia w Hiszpanii, *reprezentowany przez Dyрекcję Mobilności i Transportu w ramach Ministerstwa Rządu Katalonii ds. Terytorium i Zrównoważonego Rozwoju*
- Obszar Parku Krajobrazowego Górnej Sûre i Our w Luksemburgu, *reprezentowany przez PACT (Park Krajobrazowy Górnej Sûre)*
- Województwo Zachodniopomorskie – Szczeciński Obszar Metropolitalny w Polsce, *reprezentowane przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie.*

Partnerzy projektu z sześciu krajów europejskich opracowali zbiorcze raporty analizujące kontekst regionalny, w odniesieniu do zrównoważonej mobilności, elastycznych systemów transportowych i turystyki, w szczególności:

- *Analizę krajowych oraz lokalnych uwarunkowań i barier dla rozwoju systemów transportu elastycznego*
- *Analizę aktualnych uwarunkowań (State-of-the-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego*
- *Ewaluację Dobrych Praktyk.*

Przygotowana synteza analiz regionalnych będzie służyć regionom partnerskim jako podstawa do opracowania **Regionalnych Planów Działania**. Zawarte w niej wnioski i rekomendacje skierowane do podmiotów na różnych szczeblach decyzyjnych, pozwolą na bardziej precyzyjne wdrażanie rozwiązań wspierających rozwój FTS oraz akcentowanie ich możliwej roli w publicznym transporcie zbiorowym. Ponadto dokument ten jest także punktem odniesienia dla publikacji podsumowujących pierwszą fazę projektu LAST MILE. Na jego podstawie zostanie opracowana broszura informacyjna i wkład merytoryczny dla strony internetowej projektu oraz platformy wymiany wiedzy i doświadczeń projektu INTERREG EUROPA.

1.2. Cele raportu

Poniższy dokument stanowi syntezę informacji zebranych w trzech międzynarodowych raportach opracowanych przez partnerów projektu LAST MILE, odnoszących się wieloaspektowo do zagadnienia elastycznych systemów transportowych jako rozwiązań mogących wspierać rozwój zrównoważonej mobilności na obszarach ostatniej mili w regionach turystycznych.



Celem syntezy jest próba konsolidacji doświadczeń, wskazanie skutecznych uniwersalnych rozwiązań oraz identyfikacja obszarów, w obrębie których działania mogą przynieść najwięcej pozytywnych rezultatów. Opracowane i przywołane w końcowej części dokumentu rekomendacje odnoszą się do szerokiego zestawu poziomów i zagadnień, w celu zapewnienia możliwie pełnego i skutecznego oddziaływania na procesy wdrażania systemów FTS.

Poniższy dokument ma charakter informacyjny, przeznaczony dla szerokiego grona odbiorców: organizatorów transportu publicznego, przedstawicieli jednostek samorządowych, operatorów i przewoźników oraz podmiotów odpowiedzialnych za planowanie i realizację polityk transportowych. Jego podstawowym celem jest opracowanie zaleceń i wskazanie uwarunkowań niezbędnych dla skutecznego wdrażania i utrzymania rozwiązań transportowych, mogących być odpowiedzią na zagadnienie problematyki „ostatniej mili” w obszarach turystycznych oraz na obszarach peryferyjnych o małej gęstości zaludnienia.

1.3. Metoda

W celu opracowania syntezy przyjęto następującą metodę selekcji i zestawiania zebranych informacji dotyczących problematyki FTS.

Każda ze zidentyfikowanych i ocenionych w ramach projektu LAST MILE dobrych praktyk (patrz: *Ewaluacja Dobrych Praktyk*) została przeanalizowana pod kątem określenia tzw. **elementów kluczowych**, które w szczególny sposób przyczyniły się do jej stworzenia i skutecznej realizacji. Dobre praktyki obejmowały:

- DefMobil - współdzielone taksówki na żądanie w Defereggen (Wschodni Tyrol, Austria)
- FLUGS - system publicznej wypożyczalni samochodów elektrycznych (Wschodni Tyrol, Austria)
- Pociąg z przystankami na żądanie z Lleida do La Pobla de Segur (Katalonia, Hiszpania)
- Usługi współdzielonych taksówek w Parku Narodowym Aigüestortes - Vall de Boi (Katalonia, Hiszpania)
- Sezonowa linia autobusowa nr 209 w Warnie (Region Warny, Bułgaria)

- Autobus sezonowy i system dorożek w Byala (Region Warny, Bułgaria)
- Bummelbus, autobus na żądanie (Luksemburg)
- Night Rider, autobus na żądanie (Luksemburg)
- Nadmorska Kolej Wąskotorowa w Rewalu (Pomorze Zachodnie, Polska)
- BalticBike.pl system turystycznej wypożyczalni rowerów w Świnoujściu (Pomorze Zachodnie, Polska)
- Nostalgiczny Pociąg w Koszycach (Region Koszyce, Słowacja)
- Cyklo Tour Spiš, system turystycznej wypożyczalni rowerów w Parku Narodowym Słowacki Raj (Region Koszyce, Słowacja)

Elementy kluczowe mogą mieć różnorodny charakter, począwszy od odpowiednich przepisów i regulacji prawnych, wsparcia instrumentów finansowych, odpowiedniej struktury zarządzania, po działania oparte na dobrej definicji grupy docelowej lub dobrze zdiagnozowanych istniejących potrzebach.

Zdefiniowane elementy kluczowe przypisano do konkretnych **obszarów syntezy** (uzasadnienie i szczegółowy opis poszczególnych obszarów syntezy został przedstawiony w punkcie 4. *Wybrane obszary syntezy*). Pozwoliło to zarówno na określenie w jaki sposób działania na różnych poziomach i w różnych zakresach mogą skutecznie wpływać na rozwój elastycznych systemów transportowych, jak i na określenie szczególnie istotnych obszarów działań, niezależnie od typu wdrażanego systemu (działania uniwersalne).

W ramach poszczególnych obszarów syntezy została wykonana jednocześnie analiza zebranych elementów kluczowych z wykorzystaniem wniosków z „*Analizy krajowych oraz lokalnych uwarunkowań i barier dla rozwoju systemów transportu elastycznego*” (*National and regional framework conditions and barriers of flexible transport*) oraz z „*Analizy aktualnych uwarunkowań (State-of-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego*” (*Technical State-of-the-art of regional public transport systems and particularly flexible systems*). W kolejnym etapie przedstawiono możliwe powiązania i odniesienia pomiędzy poszczególnymi obszarami syntezy (tzw. cross-reference).

Na zakończenie podsumowania danego obszaru syntezy, przedstawiono tabelę rekomendacji, z podziałem na poszczególne szczeble decyzyjne (poziom EU, krajowy, regionalny, gminny) oraz wskazane im przypisane grupy docelowe (adresaci poszczególnych rekomendacji).

2. Wyzwania i możliwe rozwiązania

2.1. Problem dostępności do odległych regionów turystycznych

Projekt LAST MILE analizujący problematykę jaką jest zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych, bezpośrednio odnosi się do ogólnego zagadnienia jakim jest **dostępność**. Pojęcie dostępności jest zagadnieniem powszechnym i jednocześnie trudnym do jednoznacznego zdefiniowania. Możemy rozpatrywać je na kilka sposobów, zarówno w kontekście fizycznym, przestrzennym, geograficznym, jak i społecznym.

Niejednokrotnie analizowanym rodzajem dostępności jest **dostępność transportowa**, określająca możliwość osiągnięcia danego punktu w przestrzeni przy pomocy określonego środka transportu.

Jednym z jej aspektów jest dostępność usług transportowych, warunkowana min. odpowiednią gęstością punktów transportowych (przystanków komunikacyjnych) i częstotliwością połączeń pomiędzy nimi. Prawidłowa dostępność jest czynnikiem integracji przestrzennej różnych obszarów, świadcząc tym samym o ich spójności terytorialnej.

Bardzo dobrą dostępnością transportową charakteryzują się tereny silnie zurbanizowane, czyli przede wszystkim duże ośrodki miejskie i powiązane z nimi obszary funkcjonalne. Natomiast obszary położone peryferyjnie względem większych ośrodków miejskich i głównych ciągów komunikacyjnych, o niskiej gęstości zaludnienia oraz znacznym rozdrobnieniu i rozproszeniu zabudowy narażone są na pogłębiające się problemy dostępności transportowej. Do nich zaliczyć możemy przede wszystkim tereny wiejskie oraz tereny o charakterze turystycznym zlokalizowane w pasie nadmorskim lub trudnodostępnych regionach górskich.

Ze względu na specyfikę obszarów wiejskich oraz niski i ograniczony popyt na usługi transportowe, tradycyjny transport publiczny oparty na dużej pojemności pojazdów, sztywnych rozkładach jazdy i wysokiej częstotliwości połączeń jest zbyt kosztowny. Niemożliwe staje się osiągnięcie zwrotu kosztów transportu przy wydłużonych odległościach i niewielkiej liczbie pasażerów. Dlatego też, oferowane przez przewoźników połączenia transportu publicznego są rzadkie i niedostosowane do potrzeb mieszkańców, czasu ich pracy, godzin otwarcia urzędów, placówek medycznych, czy obiektów handlowo-usługowych. Co więcej w niektórych przypadkach najmniej dochodowe linie komunikacyjne ulegają całkowitej likwidacji, tym samym wiele grup społecznych (młodzież, osoby starsze i nieposiadające własnego samochodu lub prawa jazdy) zostaje pozbawionych dostępu do publicznych usług transportowych. W takim przypadku niewystarczająca oferta transportu publicznego przyczynia się do znacznego obniżenia poziomu jakości życia i prowadzi do wykluczenia społecznego.

Dodatkowo zjawiskiem typowym dla większości wiejskich miejscowości turystycznych jest ograniczona dostępność transportowa poza sezonem turystycznym, w niektórych przypadkach zapewniona wyłącznie w zakresie przewozów szkolnych. Kompensacją ograniczonej dostępności transportowej jest dalsze pogłębianie się peryferyjności obszaru oraz zwiększanie uzależnienia od motoryzacji indywidualnej, co z kolei przyczynia się do zwiększonej emisji zanieczyszczeń do środowiska, nasilenia kongestii w miastach i drogach dojazdowych, a także zwiększenia zapotrzebowania na miejsca postojowe. Szczególnie dostrzegalne jest to w miejscowościach turystycznych, które nie radzą sobie z nadmierną ilością samochodów podczas trwania sezonu.

2.2. Zalety i możliwości elastycznych systemów transportowych

Odpowiedzią na pojawiające się problemy dostępności transportowej na obszarach wiejskich mogą być elastyczne systemy transportu zbiorowego (FTS). W ramach projektu LAST MILE zidentyfikowane zostały różne typy i formy działania takich systemów: rozwiązania działające w systemie wywoławczym „na żądanie”, systemy typu car-sharing i bike-sharing oraz systemy transportu sezonowego. W związku z międzynarodowym charakterem projektu, a zarazem różnorodnym kontekstem i rozumieniem pojęcia transportu elastycznego oraz różnorodnymi jego uwarunkowaniami w zakresie form i metod działania, niezwykle ważne jest, aby termin ten był jednakowo rozumiany i definiowany przez wszystkich partnerów projektu.

Na potrzeby projektu LAST MILE, **elastyczne usługi transportowe** zdefiniowano jako **usługi, które działają lub są uruchamiane na żądanie**. W tym zakresie działanie na żądanie obejmuje: systemy wywoławcze typu Call/Dial (np. współdzielone busy i taksówki na żądanie), systemy sezonowe - działające w konkretnym okresie (np. komunikacja autobusowa lub kolejowa uruchomiana w związku z konkretnym wydarzeniem) oraz inne formy transportu na żądanie, takie jak systemy współużytkowania (car-sharing, bike-sharing) i współdzielenia środka transportu (carpooling). Dlatego też może on obejmować usługi, które w skrócie można określić jako ulepszone usługi transportu publicznego (albo elastyczne usługi transportu publicznego) lub jak przywołany już wcześniej system współdzielonych busów i taksówek na żądanie, a także inne elastyczne usługi transportowe typu car-sharing, bike-sharing i car-pooling, które według obecnych definicji prawa polskiego nie są częścią transportu publicznego.

Na potrzeby określenia tej definicji, uwzględniono także różne źródła europejskiej literatury. Często transport elastyczny uważany jest za specjalną formę transportu publicznego, podobnie jak w definicji Penelope Bachus:

Elastyczne Usługi transportowe lub usługi działające na żądanie (zwane dalej także elastycznymi rozwiązaniami transportowymi lub elastycznymi systemami transportowymi) są zdefiniowane jako "zaawansowane, nastawione na użytkownika formy transportu publicznego, charakteryzujące się elastycznym rozkładem jazdy, obsługiwane przez małe lub średnie pojazdy działające w systemie współdzielenia przejazdu pomiędzy miejscami zabierania i odstawiania pasażerów zgodnie z ich potrzebami" (Penelope Bachus, nd).

Główną cechą definiującą elastyczne systemy transportowe przyjętą w ramach projektu LAST MILE jest fakt, że usługa taka działa jedynie na żądanie tzn. jest uruchamiana dopiero po wywołaniu. Dzięki temu unika się np. sytuacji pustych przejazdów.

Na tym tle wyróżniono następujące kategorie systemów transportu elastycznego, które można podzielić według poszczególnych atrybutów:

- **Systemy wywoławcze Call/Dial** (uruchomiane jedynie po wcześniejszym wezwaniu):
 - mogą poruszać się po regularnej trasie, realizując tym samym ustalony rozkład jazdy np. linii autobusowej (tylko po wcześniejszym wywołaniu),
 - mogą posiadać określony punkt startowy i przystanek końcowy, ale przejazdy mogą odchyłać się od regularnej, ustalonej trasy w celu obsługi w ramach określonego korytarza transportowego dodatkowych przystanków na żądanie,
 - mogą posiadać określone stałe przystanki, ale poruszają się pomiędzy nimi w sposób elastyczny.
- **Systemy wahadłowe (zazwyczaj sezonowe) działające w konkretnym okresie** (uruchamiane jedynie sezonowo lub na potrzeby szczególnych okazji i wydarzeń, posiadają określone przystanki i stałą trasę, obsługują głównie krótkie dystanse):
 - systemy sezonowe,
 - systemy na potrzeby obsługi wydarzeń.
- **Systemy współużytkowania** (Sharing).
- **Systemy współdzielenia** (Pooling).

Systemy FTS mogą pełnić rolę uzupełniającą w przypadku już istniejącego regularnego transportu zbiorowego lub stanowić całkiem nowe rozwiązania transportowe. Zaletą FTS jest bardziej wydajne dopasowanie oferty do rzeczywistych potrzeb pasażerów. Pozwala to na obsługę niewielkich potoków pasażerskich po akceptowalnych kosztach, wykluczając tym samym puste przebiegi bądź mały stopień zapewnienia pojazdów, z którymi zmagają się często systemy transportu regularnego. Dzięki temu możliwy jest również większy zasięg działania systemu oraz objęcie większej liczby osób i miejscowości transportem publicznym.

Zważywszy na rangę problemu dostępności transportowej należy raz jeszcze podkreślić, iż dobrze zorganizowana komunikacja zbiorowa jest niezbędna dla zrównoważonego rozwoju regionalnego. Odpowiednio dostosowana oferta transportowa podnosi jakość życia mieszkańców, kształtuje ich aktywność gospodarczą oraz zapewnia lepszy dostęp do rynku pracy, edukacji oraz kultury i rozrywki. Wspiera również rozwój obszarów wiejskich i peryferyjnych, poprzez zwiększanie ich atrakcyjności. Działa tym samym prorozwojowo i zapobiega procesom pogłębiającej się marginalizacji.

Tym samym niezwykle istotne jest wspieranie rozwiązań transportowych alternatywnych względem indywidualnego transportu samochodowego. W obliczu braku efektywności regularnego transportu publicznego oraz przy ciągłym wzroście jego kosztów obsługi na obszarach wiejskich, taką alternatywą są właśnie elastyczne systemy transportowe.

3. Wnioski z analiz regionalnych

Poniżej przedstawiono podsumowanie najważniejszych informacji i zagadnień zebranych w opracowanych na potrzeby projektu dokumentach: „Krajowe oraz lokalne uwarunkowania i bariery dla rozwoju systemów transportu elastycznego”, „Analiza aktualnych uwarunkowań (State-of-the-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego” oraz „Ewaluacja Dobrych Praktyk”. Zebrane informacje zostały wykorzystane do opracowania niniejszej syntezy.

3.1. Uwarunkowania regionalne i bariery

Analiza krajowych i regionalnych uwarunkowań i barier określiła grupy i rodzaje ogólnych wyzwań we wdrażaniu i funkcjonowaniu rozwiązań FTS. Analiza opierała się głównie na kwestionariuszu ankietowym, zawierającym pytania ilościowe i jakościowe, gdzie poruszone zostały kwestie regulacyjne (prawne), instytucjonalne, ekonomiczne i inne. W ramach analizy przedstawiono następujące wnioski:

Uwarunkowania i bariery prawne:

- *Niewystarczający lub częściowy brak zapisów legislacyjnych dotyczących FTS oraz regulacji co do zasad ich funkcjonowania, sposobu organizacji oraz systemów finansowania.*
- *Istniejące zapisy dotyczące zrównoważonej mobilności w zatwierdzonych strategiach i dokumentach regionalnych mają najczęściej charakter ogólnych zaleceń i nie posiadają mocy wiążącej (wykonawczej).*
- *Gminy posiadają niewielką mocą decyzyjną pozwalającą na wdrażanie rozwiązań FTS, w szczególności w zakresie usług transgranicznych lub projektów o większej skali (ponadgminnej).*

Uwarunkowania i bariery instytucjonalne:

- *Główną barierą jest brak zintegrowanego organizatora transportu, który jest pomocny w ogólnej koordynacji, organizacji, gromadzeniu danych i zapewnieniu wsparcia finansowego dla FTS.*
- *Z uwagi na fakt, że rozwiązania FTS są rzadko zintegrowane z usługami transportu publicznego lub inteligentnymi systemami transportowymi (ITS), potencjalni użytkownicy nie otrzymują odpowiednich informacji o ofercie FTS.*
- *Sprzeciw wobec wdrażania rozwiązań FTS spowodowany jest często barierami politycznymi, konkurencją na rynku usług lub brakiem rentowności rozwiązań.*
- *Konieczne jest zaspokajanie potrzeb mobilności zarówno turystów, jak i lokalnych mieszkańców.*
- *Gminy mogą napotykać na trudności w procesie realizacji FTS z powodu: braku dostatecznego doświadczenia i wiedzy w tym zakresie, dodatkowych obciążeń finansowych czy też dodatkowej pracy i zakresu obowiązków.*

Uwarunkowania i bariery ekonomiczne:

- *Operatorzy usług często zmagają się z niskimi dotacjami i dopłatami do usług transportowych (lub po prostu ich brakiem) oraz nieobecnością systemowych modeli finansowania dla wdrażania FTS.*
- *Dużym wyzwaniem jest zapewnienie finansowania długookresowego. Dlatego też, gminy przy ograniczonych środkach budżetowych, nie są zmotywowane do podejmowania inicjatyw w tym zakresie.*
- *Współpraca w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego jest możliwa i coraz częściej realizowana.*
- *Gminy mogą skuteczniej poradzić sobie z początkową fazą procesu wdrażania FTS niż prywatni przedsiębiorcy, chociaż nadal istotnym problemem w tym zakresie jest brak doświadczenia.*

Pozostałe uwarunkowania i bariery:

- *Nieskuteczna polityka informacyjna w odniesieniu do rozpowszechniania informacji o zaletach systemów FTS (brak dotarcia do oczekiwanych grup docelowych).*
- *Brak programów edukacyjnych, dotyczących zrównoważonej mobilności, kierowanych zarówno do decydentów, operatorów, jak i użytkowników, co może wiązać się z niewystarczającą świadomością znaczenia i obecnej roli systemów zrównoważonego transportu.*
- *Brak wystarczająco atrakcyjnych alternatyw komunikacyjnych, w postaci skutecznych systemów transportu publicznego, jest jednym z powodów, dla których nie zmieniają się nawyki transportowe społeczeństwa.*

3.2. Aktualne uwarunkowania (State-of-the-Art)

Analiza aktualnych uwarunkowań związana była z oceną obecnego stanu transportu elastycznego na badanych obszarach studialnych oraz z identyfikacją najlepszych praktyk z zakresu FTS w turystyce. Podstawą do opracowania *Analizy aktualnych uwarunkowań* były analizy regionalne w zakresie FTS i informacje zebrane w regionach partnerskich, na podstawie których wyciągnięto następujące wnioski:

- Sieci transportu publicznego w miastach zapewniają dobre warunki dostępności transportowej obszarów. Jednak w większości przypadków punkty turystyczne zlokalizowane na obszarach wiejskich mają niewystarczające powiązania z systemem transportu publicznego.
- Na obszarach wiejskich uwarunkowania przestrzenne (niska gęstość zaludnienia) utrudniają wdrażanie skutecznych, zrównoważonych systemów transportowych.
- Analizowane regiony charakteryzują się sezonowością turystyki. Oznacza to trudności z uzyskaniem rentowności dla transportu publicznego w ciągu całego roku, wynikające ze znacznie zmniejszonego zapotrzebowania na usługi transportowe po sezonie. Ponadto niektóre istniejące inicjatywy związane z wdrożonymi, elastycznymi systemami transportu nie posiadają oferty skierowanej do turystów.
- Samorządy lokalne wyrażają gotowość do opracowania rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności, w celu uzupełnienia oferty transportowej dla odcinków "ostatniej mili" na obszarach wiejskich. Muszą jednak liczyć się z brakiem ram prawnych, odnośnie wdrażania elastycznych systemów transportu.
- Zauważalna jest też słaba współpraca i komunikacja między zainteresowanymi podmiotami regionalnymi, zwłaszcza wśród prywatnych operatorów turystycznych.

Podstawową częścią niniejszego raportu jest identyfikacja i opisanie skutecznie wdrożonych systemów transportu elastycznego. Należy podkreślić, że we wszystkich regionach zidentyfikowano tego typu rozwiązania, ale nie wszystkie mają ten sam poziom rozwoju i podejścia do wdrażania systemów FTS. Wśród różnych rodzajów istniejących usług elastycznych przeważają systemy wywoławcze, wahadłowe i usługi sezonowe dla turystów. **W każdym przypadku FTS są szansą na poprawę rozwiązań zrównoważonego transportu, poprzez wzmocnienie koordynacji i integracji w ramach całego łańcucha usług transportowych.**

Regionalne analizy SWOT stały się podstawą do stworzenia wspólnej analizy SWOT, identyfikującej uniwersalne mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia dla realizacji elastycznych systemów transportowych.

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> • Generalnie należy wskazać, stosunkowo dobre warunki dostępu do lokalnego systemu transportu publicznego w miastach i większych ośrodkach. • Pozytywne postrzeganie i gotowość większości samorządów do opracowania działań na rzecz zrównoważonej mobilności, w celu pokrycia zapotrzebowania transportowego na odcinku ostatniej mili. • Zauważalne są dobre praktyki w zakresie transportu elastycznego w kontekście regionalnym, we wschodnim Tyrolu, Luksemburgu i w Województwie Zachodniopomorskim. 	<ul style="list-style-type: none"> • Słaba współpraca i komunikacja pomiędzy interesariuszami regionalnymi, w zakresie wdrażania rozwiązań zrównoważonej mobilności turystycznej. • Niewystarczające ramy prawne w zakresie systemów transportu elastycznego. • Brak doświadczenia w realizacji i wiedzy o funkcjonowaniu takich usług u organizatorów transportu, przewoźników i pasażerów. • Odmienne oczekiwania i potrzeby poszczególnych gmin mogą wpływać na niechęć do współpracy. • Dominacja mobilności turystycznej opartej na samochodach prywatnych.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> • Postęp technologiczny i coraz większa liczba osób korzystających z urządzeń mobilnych ułatwiają wdrażanie łatwych w obsłudze i nowoczesnych systemów dyspozycyjnych. • Niektóre obiecujące koncepcje są już skutecznie realizowane (np. e-mobilność i e-carsharing we Wschodnim Tyrolu). • Wdrażanie elastycznych usług transportowych dla turystów mogłoby poprawić wizerunek oferty i zwiększyć atrakcyjność turystyczną regionów. • Istnieją programy UE mające na celu promowanie zrównoważonych rozwiązań transportowych. • Przykładanie odpowiedniej wagi do wytycznych w zakresie zrównoważonej mobilności. • W regionach charakteryzujących się zróżnicowanym ukształtowaniu terenu i trudnym położeniem geograficznym (niska populacja) bardziej efektywne, w stosunku do regularnego systemu transportu publicznego, mogą być usługi elastyczne (transportu publicznego). • Komplementarność pomiędzy godzinami szczytu i zapotrzebowaniem na usługi transportowe dla mieszkańców dojeżdżających do pracy oraz dla turystów. 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak konkurencyjności transportu publicznego w odniesieniu do wynajmu samochodów. • Sezonowość turystyki sprawia, że system transportu w okresie kilku miesięcy staje się nieopłacalny. • Przestrzenne zróżnicowanie rozwoju populacji w regionach. Depopulacja i kurczenie się obszarów wiejskich.

3.3. Ewaluacja Dobrych Praktyk

Raport analityczny „Ewaluacja Dobrych Praktyk” w sposób szczegółowy przedstawia zidentyfikowane podczas trwania projektu LAST MILE praktyki z zakresu elastycznych systemów transportowych w regionach partnerskich. W poniższej syntezie poszczególne rozwiązania regionalne FTS przywołano w kontekście elementów kluczowych, odpowiedzialnych za ich sukces i skuteczne wdrożenie.

Ewaluacja Dobrych Praktyk skupiła się na ocenie przykładów dobrych praktyk z sześciu obszarów regionalnych projektu LAST MILE. 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 projektu prowadzą m.in. do następujących wniosków:

- ***Podejście komplementarne do produktów turystycznych i usług transportowych, w tym rozwiązań w zakresie mobilności miękkiej*** - Zidentyfikowano wiele przykładów integracji systemu transportu publicznego z lokalnymi usługami turystycznymi. W Austrii zaprezentowano działające przykłady pełnej integracji usługi z regionalnym systemem transportu publicznego (komunikacja, sprzedaż biletów, finansowanie itp.) i/lub tworzeniem nowych usług turystycznych (wyższa częstotliwość planowanych usług, nowe połączenia do regionów turystycznych i miejsc zabytkowych itp.).
- ***Współpraca oraz zapewnienie źródeł finansowania jako przykład dobrej praktyki współdziałania na wszystkich szczeblach administracyjnych (państwowym, regionalnym, lokalnym, prywatnym)*** - Wszystkie kraje partnerskie wskazały liczne przykłady owocnej współpracy pomiędzy operatorami FTS, gminami, samorządami regionalnymi, rządem centralnym, biurami turystycznymi, przewoźnikami, branżą hotelarską itp. Austria, Hiszpania, Polska oraz Luksemburg zaprezentowały dobre przykłady partnerstwa publiczno-prywatnego.
- ***Korzyści w sferze społecznej*** - Istnieje wiele przykładów tworzenia się nowych miejsc pracy i integracji społecznej. FTS są bardzo dobrym przykładem kompleksowego rozwiązywania problemów w zakresie ograniczonej dostępności i wykluczenia społecznego, spowodowanych brakiem ofert mobilności. Oferowane usługi skierowane są do wszystkich grup użytkowników: osób niepełnoletnich i osób starszych, singli i rodzin, a także lokalnych mieszkańców i turystów.
- ***Korzyści środowiskowe*** – 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 w obszarach turystycznych.
- ***Nowoczesne podejście marketingowe*** - Kluczem jest atrakcyjność oferowanych usług. Powinny być elastyczne, łatwo dostępne, czasem bezpłatne lub z elementami rozrywki. Bardzo często oferowane są różne programy lojalnościowe dla stałych użytkowników.
- ***Systemy samofinansowania*** - Niektóre z poznanych praktyk funkcjonują obecnie bez dodatkowych źródeł dofinansowania. Świadczy to o wysokim poziomie zarządzania i konkurencyjności świadczonych usług.

Poniżej przedstawiono wnioski ogólne, wynikające z wymiany doświadczeń w ramach projektu LAST MILE:

- ***Współpraca pomiędzy decydentami (administracją regionalną/lokalną) a interesariuszami w zakresie turystyki i transportu jest kluczowa dla wdrożenia i funkcjonowania FTS i 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 administrację wyższego szczebla, wyniki są zawsze bardzo obiecujące.***



- *Zagadnienie finansowania nie powinno być zanedbywane. 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 funkcjonowania usługi.** Kalkulacje ekonomiczne powinny być stale aktualizowane, mając na uwadze społeczne skutki wprowadzanych innowacji.*
- *Wszystkie zaprezentowane praktyki, posiadają istotny wkład w rozwój turystyki proekologicznej na danym obszarze. **Charakteryzują się bardzo pozytywnym wpływem na środowisko naturalne,** zmniejszając zanieczyszczenie powietrza, hałas i zatory drogowe, a tym samym ślad węglowy spowodowany transportem i aktywnością rekreacyjną.*
- *Idea współdzielenia transportu zamiast posiadania własnego, powinna być podstawową zasadą w podejściu do zagadnienia ostatniej mili.*
- *W celu skutecznego wdrażania rozwiązań innowacyjnych, konieczne jest zwiększanie zasięgu polityki informacyjnej w regionach turystycznych, poprawiającej dostęp turystów do informacji o ofertach mobilności i będącej podstawą do zwiększania ruchu turystycznego. Elastyczne usługi transportowe **powinny być uznawane** przez turystów **za usługi uwalniające od samochodów i problemów.***
- *Pełna integracja zaawansowanych technologii i najnowszych trendów (e-mobilność, ITS, zintegrowany system transportu publicznego, aplikacje mobilne itp.) może wspomóc proces rozpowszechniania informacji i pozyskiwania większej liczby turystów, warunkując tym samym pozytywne korzyści gospodarcze i społeczne dla lokalnych mieszkańców.*

4. Wybrane obszary syntezy

Dla usystematyzowania procesu syntezy posłużono się podziałem przyjętym w ramach „*Analizy lokalnych barier i uwarunkowań dla wdrażania elastycznych systemów transportu*”, określającym cztery główne grupy uwarunkowań i barier dla wdrażania rozwiązań FTS. Grupy uwarunkowań zostały podzielone na: **prawne** (analiza obowiązujących aktów prawnych stopnia rządowego i samorządowego), **instytucjonalne** (analiza warunków organizacyjnych i zakresu odpowiedzialności), **ekonomiczne** (analiza możliwości finansowania) oraz **pozostałe** dotyczące różnych pojedynczych zagadnień (np. barier społecznych). Na potrzeby procesu syntezy w ramach każdej z grup wydzielono po dwa odnoszące się do nich główne obszary syntezy grupujące najważniejsze zagadnienia. Tym samym łącznie określono **osiem obszarów syntezy**, w obrębie których możliwe jest kwalifikowanie poszczególnych elementów kluczowych dla każdej z dobrych praktyk.

4.1. Uwarunkowania i bariery prawne

Obszary syntezy w ramach tej grupy odnoszą się do wszelkich elementów z zakresu aktów prawnych (obszar Synt.1) i dokumentów strategicznych (obszar Synt.2), mogących w widoczny sposób wpłynąć na powstanie i funkcjonowanie rozwiązań FTS. Oba pola syntezy mają za zadanie wskazanie rzeczywistego wpływu ram prawnych i strategicznych na umożliwienie uruchomienia i funkcjonowania usługi transportu elastycznego oraz - przede wszystkim - na jego ostateczny sukces. W skład ram prawnych wchodzi również inne regulacje, w tym dotyczące zasady ubezpieczeń, taryfikatorów czy rozkładów jazdy. Wyciągnięte wnioski staną się podstawą do określenia rekomendacji zawierających wskazówki dotyczące wprowadzenia i doszczegółowienia zapisów aktów prawnych i dokumentów odnoszących się do transportu elastycznego bądź przeciwnie – koniecznej do pozostawienia, dla działania systemów, przestrzeni prawnej pozwalającej im na spontaniczną inicjatywę i autonomiczny rozwój. Szczególnie istotne w tym obszarze jest uwzględnienie w aktach prawnych zapisów definicji samego transportu elastycznego oraz określenie możliwych form jego działania.

	<p align="center">[Synt.1] – Krajowe i regionalne regulacje dotyczące elastycznych systemów transportowych</p>
<p>Zakwalifikowane tu zostaną kluczowe elementy inicjatyw, które zostały zainicjowane przez zapisy dokumentów regulujących działania elastycznych systemów transportowych. W pole to wpisują się przejrzyste ramy prawne, dekrety regulujące działania zrównoważonego transportu czy wzmacnianie nowych typów transportu elastycznego.</p>	
	<p align="center">[Synt.2] – Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych</p>
<p>Zakwalifikowane tu zostaną kluczowe elementy inicjatyw, które zostały zainicjowane przez zapisy dokumentów strategicznych, regulujących działania elastycznych systemów transportowych. W pole to wpisują się dokumenty planistyczne oraz koncepcje czy strategie regulujące działania zrównoważonego transportu czy wzmacnianie nowych typów transportu elastycznego.</p>	

4.2. Uwarunkowania i bariery instytucjonalne

Obszary syntezy w ramach tej grupy odnoszą się do zagadnień związanych z aspektami instytucjonalnymi, które mogą być jedną z głównych przeszkód w realizacji i eksploatacji elastycznych rozwiązań transportowych. Definicja instytucji w kontekście syntezy obejmuje zarówno podmioty prawne szczebla administracyjnego, jak i jednostki stowarzyszeniowe (związki, organizacje pozarządowe), czy podmioty prywatne, których zaangażowanie może wpływać na realizację zadań transportowych. Tym samym w ramach tego obszaru ujęte zostały zarówno działania sankcjonujące organizację transportu elastycznego (m.in. poprzez formowanie się stowarzyszeń lub związków), jak i wszelkie przejawy współpracy międzysektorowej, czy międzybranżowej wpływającej na skuteczne wdrażanie elastycznych systemów transportowych.

Wyciągnięte wnioski pozwolą na przygotowanie rekomendacji m.in. odnośnie możliwości budowania platform i instrumentów organizacyjnych dla wdrażania FTS, szczególnie jako elementu sieci transportu publicznego, możliwej wzajemnej integracji systemów regularnych i elastycznych oraz wymagań odnośnie budowania sieci współpracy między różnymi instytucjami i podmiotami.



[Synt.3] – Zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych

W ramach obszaru syntezy zakwalifikowano kluczowe elementy inicjatyw, które były rezultatem wsparcia ze strony podmiotów instytucjonalnych (funkcjonujących związków transportowych, stowarzyszeń). Obszar ten odnosi się również do działań organizacyjnych podejmowanych na rzecz integracji elastycznych rozwiązań transportowych z ogólnymi systemami transportu publicznego, poprzez budowanie wspólnych struktur czy też poprzez wspólne zarządzanie w ramach jednego systemu.



[Synt.4] – Współpraca i koordynacja na poszczególnych poziomach

W ramach obszaru syntezy zakwalifikowano kluczowe elementy inicjatyw, które były rezultatem współpracy międzysektorowej, międzybranżowej czy też wynikły z koordynacji między różnymi systemami transportu. Obszar obejmuje również m.in. działania dążące do wzmocnienia współpracy pomiędzy podmiotami administracyjnymi (gminy, powiaty, województwo) oraz organizatorami i operatorami usług transportowych (np. poprzez ujmowanie elastycznych systemów transportowych w ogólnych systemach informacji pasażerskiej transportu publicznego, rozkładach jazdy czy w ramach platform planerów podróży).

4.3. Uwarunkowania i bariery ekonomiczne

Obszary syntezy w ramach tej grupy odnoszą się do realiów ekonomicznych, będących jednymi z najistotniejszych uwarunkowań podczas podejmowania działań na rzecz organizacji każdej z form transportu. Usługi publicznego transportu zbiorowego w każdej postaci są przedsięwzięciami nierentownymi bądź o bardzo niskiej stopie zwrotu. Elementem warunkującym powodzenie inicjatywy jest więc często nie tylko zapewnienie finansowania na etapie uruchamiania usługi (obszar Synt.5), ale przede wszystkim w trakcie jej działania, jako wsparcie systemowe pozwalające na działanie długofalowe (obszar Synt.6).

Wyciągnięte wnioski pozwolą na przygotowanie rekomendacji m.in. odnośnie budowania odpowiednich instrumentów finansowania systemowego dla rozwiązań FTS na różnych szczeblach administracyjnych, możliwego podejścia do finansowania długofalowego, czy możliwości korzystania z dodatkowych programów i inicjatyw wspierających.



[Synt.5] – Instrumenty finansowania oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)

W ramach obszaru syntezy zakwalifikowano kluczowe elementy inicjatyw, które powstały dzięki wsparciu funduszy zewnętrznych dedykowanych elastycznym systemom transportowym, bądź dzięki wykorzystaniu przeznaczonych dla nich strategii finansowych (na rozpoczęcie i wdrożenie usługi FTS). Szczególną uwagę zwrócono na pochodzenie źródła finansowania, zwłaszcza w zakresie uwzględnienia Regionalnych Programów Operacyjnych jako regionalnych źródeł finansowania zewnętrznego. Znalazły się tu również inicjatywy, które pozyskiwały środki w trakcie swojej działalności – na rzecz rozwoju bądź podniesienia jakości. Dodatkowo uwzględniono wszelkie programy i projekty, które mimo braku bezpośredniego połączenia z instrumentami finansowymi, pozwoliły na dodatkowe wsparcie merytoryczne (*know-how*) i dodatkowe impulsy rozwojowe.





[Synt.6] – Instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS

W ramach obszaru syntezy zakwalifikowano kluczowe elementy inicjatyw, które powstały dzięki modelom finansowania długofalowego w zakresie transportu elastycznego. Pole to obejmuje również wszelkie działania biznesowe np. oparcie o rzetelny biznesplan, redukcję kosztów operacyjnych czy ciągły nadzór i ocenę finansową. Uwzględniono tu również partnerstwa publiczno-prywatne z uwagi na zapewnienie ciągłości finansowania.

4.4. Pozostałe uwarunkowania i bariery

Z uwagi na wieloaspektowość uwarunkowań, istotnych podczas inicjowania i funkcjonowania elastycznych systemów transportowych, do ostatniej grupy przypisano obszary syntezy zawierające elementy polityki społecznej, edukacji i dostępności usług w odniesieniu do różnych grup docelowych. Sukces inicjatywy często w równym stopniu zależy zarówno od polityki informacyjnej i działań podnoszących świadomość, jak i dostępności usługi dla poszczególnych grup społecznych. Szczególnie ze względu na nieznaną zasad i sposobów działania elastycznych systemów transportowych, mogących naruszać istniejący status-quo, pojawić się może naturalny potencjał sprzecznych oczekiwań, oporu i opozycji z powodu konfliktu interesów i poglądów zaangażowanych stron.

Wyciągnięte wnioski pozwolą na przygotowanie rekomendacji m.in. odnośnie wszelkich działań i procesów, mających na celu zapobieganie konfliktom oraz wspierających wzrost świadomości, promocję i upowszechnianie nowych systemów transportowych, a także uwzględniających właściwe definiowanie potrzeb i oczekiwań grup docelowych.

	<p>[Synt.7] – Zwiększanie świadomości i polityka informacyjna w odniesieniu do FTS</p>
<p>W ramach obszaru syntezy zakwalifikowano kluczowe elementy inicjatyw, które były efektem odpowiedniej promocji, reklamy lub edukacji. Należy przez to rozumieć m.in. inicjatywy zwiększające świadomość decydentów, użytkowników czy przedsiębiorców w zakresie FTS, działania edukacyjne skierowane do dzieci i młodzieży oraz warsztaty dla mieszkańców, których efektem działań był wzrost popularności usługi FTS i poziomu jej akceptacji przez użytkowników.</p>	
	<p>[Synt.8] – Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS</p>
<p>W ramach obszaru syntezy zakwalifikowano kluczowe elementy inicjatyw, które były efektem właściwej identyfikacji potrzeb użytkowników. Zwrócono również uwagę na działania związane z dobrym zdiagnozowaniem potencjału obszaru, optymalnym wykorzystaniem lokalnych uwarunkowań (np. infrastrukturalnych), ułatwieniami w użytkowaniu, zaangażowaniem i partycypacją społeczną oraz ewaluacją pozwalającą na lepsze dopasowywanie usługi względem oczekiwań.</p>	

4.5. Powiązania pomiędzy obszarami syntezy

Z uwagi na złożoną specyfikę zagadnień dotyczących funkcjonowania systemów elastycznych nie zawsze możliwe jest rozpatrywanie ich wyłącznie w ramach pojedynczych aspektów i danych obszarów syntezy. Dlatego też, możliwe powiązania pomiędzy obszarami i potencjalne współzależności wskazano jedynie tam, gdzie jest to uzasadnione (patrz: Punkt 3. *Synteza i Rekomendacje*).

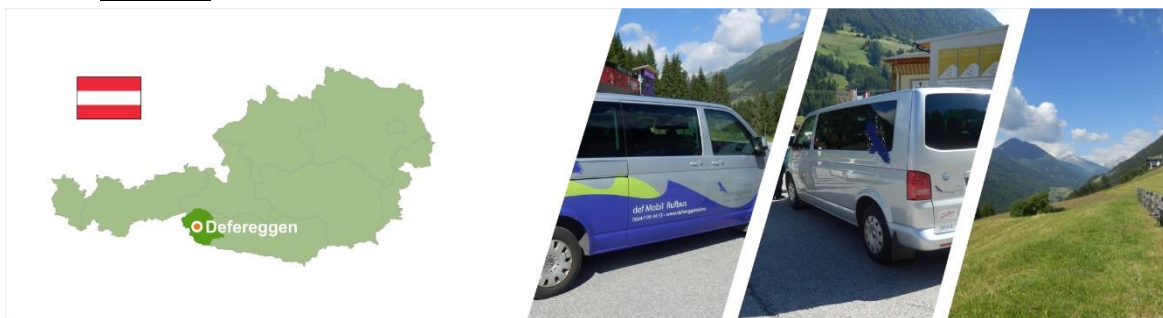
5. Kluczowe elementy dobrych praktyk

Poniżej przedstawiono zestawienie zidentyfikowanych elementów kluczowych dla każdej z dobrych praktyk, poznanych i ocenionych w ramach projektu LAST MILE. Każdy z kluczowych elementów został opisany wraz ze wskazaniem odpowiedniego obszaru syntezy.

5.1. Dobre praktyki – Austria

W ramach projektu zidentyfikowano dwa przykłady dobrych praktyk związanych z wdrażanymi lub realizowanymi systemami transportu elastycznego. Są to: system DefMobil działający na obszarze doliny Deferegggen oraz system Flugs typu car-sharing funkcjonujący w regionie Wschodniego Tyrolu.

5.1.1 DefMobil





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.

Tabela 1. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki DefMobil

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
Model finansowania	System DefMobil w znacznej mierze działa dzięki wsparciu w postaci dofinansowania 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 „klimaaktiv mobil”, wspierającego wdrażanie rozwiązań związanych z ochroną klimatu i gospodarką niskoemisyjną. Program zapewnia wsparcie finansowe przez okres trzech lat. Tak duże wsparcie zewnętrzne pozwala gminom na wdrażanie rozwiązań pilotażowych i innowacyjnych, nie obciążając ich już na starcie wysokimi kosztami obsługi.

	<p>Dzięki temu gminy, będące organizatorem transportu, mają czas na przetestowanie, dopasowanie i optymalizację rozwiązania, a mieszkańcy mają czas by nauczyć się z niego korzystać oraz zaakceptować sposób działania.</p>				
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="539 416 660 562">  </td> <td data-bbox="660 416 1394 562"> <p>[Synt.5] – Otrzymana już na starcie systemu gwarancja finansowania zewnętrznego pozwoliła na uruchomienie usługi w założonej formie.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="539 595 660 741">  </td> <td data-bbox="660 595 1394 741"> <p>[Synt.6] – Otrzymywane fundusze za szczebla krajowego i regionalnego mogą pozwolić na dłuższe finansowanie działań operacyjnych. Samorządy lokalne mogą też otrzymywać wsparcie w postaci ulg i dopłat do biletów (np. bilety dla uczniów).</p> </td> </tr> </table>		<p>[Synt.5] – Otrzymana już na starcie systemu gwarancja finansowania zewnętrznego pozwoliła na uruchomienie usługi w założonej formie.</p>		<p>[Synt.6] – Otrzymywane fundusze za szczebla krajowego i regionalnego mogą pozwolić na dłuższe finansowanie działań operacyjnych. Samorządy lokalne mogą też otrzymywać wsparcie w postaci ulg i dopłat do biletów (np. bilety dla uczniów).</p>
	<p>[Synt.5] – Otrzymana już na starcie systemu gwarancja finansowania zewnętrznego pozwoliła na uruchomienie usługi w założonej formie.</p>				
	<p>[Synt.6] – Otrzymywane fundusze za szczebla krajowego i regionalnego mogą pozwolić na dłuższe finansowanie działań operacyjnych. Samorządy lokalne mogą też otrzymywać wsparcie w postaci ulg i dopłat do biletów (np. bilety dla uczniów).</p>				
<p>Wsparcie ze strony związku transportowego</p>	<p>Wdrażając systemy transportu elastycznego typu call/diall (systemy wywoławcze na żądanie), austriackie gminy mogą liczyć na wsparcie związków transportowych. Regionalny związek transportowy działający na obszarze Wschodniego Tyrolu (Verkehrsverbund Tirol - VVT) wspiera wdrażane rozwiązania finansowo, ale też koordynuje wzajemnie systemy transportowe oraz dba o spójną politykę informacyjną. W wypadku sprawdzenia się wdrożonego rozwiązania związek transportowy może przejąć na siebie odpowiedzialność za zarządzanie i dalsze finansowanie usługi, zdejmując ten obowiązek z gmin. Ten rodzaj wsparcia zachęca gminy do podejmowania wysiłków na rzecz wdrażania zrównoważonych rozwiązań transportu publicznego.</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="539 1178 660 1323">  </td> <td data-bbox="660 1178 1394 1323"> <p>[Synt.3] – Związek transportowy może przejąć na siebie obowiązek zarządzania i finansowania wdrożonego rozwiązania w wypadku stwierdzenia skuteczności działania.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="539 1357 660 1503">  </td> <td data-bbox="660 1357 1394 1503"> <p>[Synt.4] – Związek transportowy pełni rolę koordynatora systemów transportowych na danym obszarze, dbając o szerszy (regionalny i ponadregionalny) kontekst realizacji polityk transportowych.</p> </td> </tr> </table>		<p>[Synt.3] – Związek transportowy może przejąć na siebie obowiązek zarządzania i finansowania wdrożonego rozwiązania w wypadku stwierdzenia skuteczności działania.</p>		<p>[Synt.4] – Związek transportowy pełni rolę koordynatora systemów transportowych na danym obszarze, dbając o szerszy (regionalny i ponadregionalny) kontekst realizacji polityk transportowych.</p>
	<p>[Synt.3] – Związek transportowy może przejąć na siebie obowiązek zarządzania i finansowania wdrożonego rozwiązania w wypadku stwierdzenia skuteczności działania.</p>				
	<p>[Synt.4] – Związek transportowy pełni rolę koordynatora systemów transportowych na danym obszarze, dbając o szerszy (regionalny i ponadregionalny) kontekst realizacji polityk transportowych.</p>				
<p>Dobrze określona grupa docelowa</p>	<p>System DefMobil dostosowany jest do faktycznych potrzeb mieszkańców obszaru. Z jednej strony jest wsparciem dla osób starszych, stanowiących coraz większą część populacji na obszarze (zapewnia dojazdy do centrum miejscowości, sklepów, punktów medycznych oraz innych obiektów użyteczności publicznej), z drugiej strony w ramach systemu organizowany jest transport dzieci do przedszkoli. Z DefMobil korzysta również osoby nieposiadające prawa jazdy bądź samochodów prywatnych. Skoordynowanie usługi z regularnymi liniami autobusowymi pozwala im na relatywnie łatwe dostanie się poza granicę obszaru (w kierunku Lienz oraz Innsbruck).</p>				

	 	<p>[Synt.7] – Propagowanie inicjatywy wśród rodziców dzieci - działania edukacyjne kierowane do najmłodszych, konkursy rysunkowe – w celu propagowania i wzmacniania wizerunku inicjatywy.</p> <p>[Synt.8] – Sposób działania systemu oparty jest o dobrze zbadane i przeanalizowane zapotrzebowanie mieszkańców na usługi transportu.</p>
--	--	--

5.1.2 FLUGS E-car-sharing



Działający w Lienz od 2015 r. system Flugs jest rozwiązaniem opierającym się na usłudze typu car-sharing. Powstał jako element realizacji projektów społecznych, zgłaszanych przez mieszkańców, mających na celu poprawę jakości życia w obszarze. W założeniu ma być uzupełnieniem oferty transportu publicznego. Flugs jest systemem ogólnodostępnym, mającym zastąpić potrzebę posiadania drugiego samochodu w gospodarstwach domowych. Flota opiera się na jednostkach elektrycznych, a energia zasilająca pochodzi dodatkowo z istniejących na obszarze źródeł odnawialnych. System posiada łatwy sposób rezerwacji i płatności poprzez stronę internetową. Używany jest głównie do przejazdów na obszarze miejskim, ale ze względu na relatywnie duży zasięg (ok. 200 km) pozwala również na wycieczki poza miasto.

Tabela 2. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Flugs E-carsharing

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
<p>Minimalizacja kosztów operacyjnych</p>	<p>W przypadku systemu Flugs należy zwrócić szczególną uwagę na ideę minimalizowania kosztów operacyjnych, co jest szczególnie istotne w wypadku systemów innowacyjnych i pilotażowych. Samochód i baterie objęte są leasingiem, czyszczenie i drobne naprawy konserwacyjne wykonywane są w ramach wolontariatu miejskich aktywistów, a koszt i realizację stacji ładowania wzięta na siebie regionalna firma energetyczną (dostawca energii).</p> <p>Minimalizacja nakładów inwestycyjnych oraz kosztów operacyjnych nie obciąża gminy. Już niewielkie wpływy miesięczne z opłat za korzystanie z usługi pokrywają koszty operacyjne systemu, a nawet zapewniają rentowność.</p>

	<p>Taka sytuacja pozwala na spokojne ulepszanie usługi i optymalizację planu taryfowego, bez nacisków związanych z nadmiernymi zobowiązaniami finansowymi.</p> <p>Staje się tym samym dobrym przykładem dla innych miast i obszarów, które są zainteresowane wdrażaniem podobnych rozwiązań.</p>				
	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="539 495 660 645">  </td> <td data-bbox="660 479 1401 674"> <p>[Synt.4] – Szeroka współpraca podmiotów na poziomie lokalnym zwiększa rozpoznawalność rozwiązania oraz może pomóc w redukcji kosztów (dodatkowe wsparcie finansowe, sponsoring, pomoc w działaniach promocyjnych).</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="539 674 660 824">  </td> <td data-bbox="660 674 1401 835"> <p>[Synt.6] – Dążenie do minimalizowania kosztów operacyjnych wpływa na proces łatwiejszego wdrażania i optymalizowania usługi bez nadmiernego obciążania organizatora / operatora.</p> </td> </tr> </table>		<p>[Synt.4] – Szeroka współpraca podmiotów na poziomie lokalnym zwiększa rozpoznawalność rozwiązania oraz może pomóc w redukcji kosztów (dodatkowe wsparcie finansowe, sponsoring, pomoc w działaniach promocyjnych).</p>		<p>[Synt.6] – Dążenie do minimalizowania kosztów operacyjnych wpływa na proces łatwiejszego wdrażania i optymalizowania usługi bez nadmiernego obciążania organizatora / operatora.</p>
	<p>[Synt.4] – Szeroka współpraca podmiotów na poziomie lokalnym zwiększa rozpoznawalność rozwiązania oraz może pomóc w redukcji kosztów (dodatkowe wsparcie finansowe, sponsoring, pomoc w działaniach promocyjnych).</p>				
	<p>[Synt.6] – Dążenie do minimalizowania kosztów operacyjnych wpływa na proces łatwiejszego wdrażania i optymalizowania usługi bez nadmiernego obciążania organizatora / operatora.</p>				
<p>Wysoki poziom partycypacji społecznej</p>	<p>System powstał dzięki inicjatywie mieszkańców. Na etapie wdrażania konsultowane były optymalne lokalizacje rozmieszczenia stacji wypożyczania, plany taryfowe i zasady działania systemu. Dodatkowo w obsłudze i serwisowaniu systemu pomagają wolontariusze (mycie i odkurzanie samochodu, drobne prace serwisowe).</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="539 1122 660 1272">  </td> <td data-bbox="660 1093 1401 1301"> <p>[Synt.8] – Zaangażowanie społeczności w proces tworzenia znacznie zwiększa poziom akceptacji rozwiązania i skuteczność wdrożenia. Zmniejsza potencjalny stopień wandalizmu (poczucie współodpowiedzialności).</p> </td> </tr> </table>		<p>[Synt.8] – Zaangażowanie społeczności w proces tworzenia znacznie zwiększa poziom akceptacji rozwiązania i skuteczność wdrożenia. Zmniejsza potencjalny stopień wandalizmu (poczucie współodpowiedzialności).</p>		
	<p>[Synt.8] – Zaangażowanie społeczności w proces tworzenia znacznie zwiększa poziom akceptacji rozwiązania i skuteczność wdrożenia. Zmniejsza potencjalny stopień wandalizmu (poczucie współodpowiedzialności).</p>				
<p>Łatwa obsługa</p>	<p>System zbudowany jest tak, aby możliwie uprościć wymagania związane z korzystaniem z usługi. Do rejestracji w systemie wystarczy przedstawienie kopii prawa jazdy, potwierdzenie opłaty składki członkowskiej oraz podpisanie oświadczenia o zapoznaniu się z warunkami świadczenia usługi. Do uruchomienia samochodu wystarczy otrzymana e-karta lub odpowiednia aplikacja na telefonie, a rezerwacji samochodu można dokonywać w systemie on-line.</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="539 1621 660 1771">  </td> <td data-bbox="660 1608 1401 1778"> <p>[Synt.8] – Łatwa dostępność zachęca do częstszego korzystania z systemu, zwiększa też potencjalną grupę docelową rozwiązania.</p> </td> </tr> </table>		<p>[Synt.8] – Łatwa dostępność zachęca do częstszego korzystania z systemu, zwiększa też potencjalną grupę docelową rozwiązania.</p>		
	<p>[Synt.8] – Łatwa dostępność zachęca do częstszego korzystania z systemu, zwiększa też potencjalną grupę docelową rozwiązania.</p>				

5.2. Dobre praktyki – Katalonia

W ramach projektu LAST MILE w regionie Katalonii ewaluacji poddano dwie zidentyfikowane dobre praktyki elastycznych systemów transportowych, pociąg z Lleida do La Pobla de Segur z przystankami „na żądanie” oraz system współdzielonych taksówek w dolinie Val de Boi.

5.2.1 Pociąg z przystankami na żądanie z Lleida do La Pobla de Segur






Start linii kolejowej z przystankami na żądanie odbył się na początku 2016 r. Operatorem systemu jest Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) - przewoźnik kolejowy świadczący usługi przewozowe na obszarze Katalonii.

Od samego początku głównym celem było stworzenie połączenia kolejowego, mającego na celu jak największą optymalizację komunikacyjną oraz odpowiedź na zapotrzebowanie pasażerów na wskazanej trasie pomiędzy miejscowościami Lleida oraz La Pobla de Segur. Jednym z przyjętych w tym celu rozwiązań było wprowadzenie systemu przystanków na żądanie, na których może zatrzymać się pociąg po wcześniejszym zgłoszeniu. Przystanki na żądanie zostały ustalone głównie do obsługi mniejszych stacji pośrednich, co w znacznym stopniu zwiększyło dostępność transportową obszarów leżących wzdłuż trasy przejazdu. Rozwiązanie w pełni skoordynowano z pozostałymi elementami systemu transportowego. Uwzględniono nie tylko rozkłady szybkich kolei AVANT i AVE (połączenia Lleida – Barcelona oraz Lleida – Madryt), ale zapewniono również integrację z przewozami autobusowymi, modyfikując siatki połączeń oraz rozkłady jazdy.

Pociągi posiadają regularny rozkład jazdy ze zwiększoną liczbą kursów w godzinach szczytu. Harmonogram przejazdów został sporządzony w celu maksymalnego wykorzystania popytu na transport. Dzięki skoordynowaniu z pozostałymi systemami, w okresach najmniejszego zapotrzebowania, trasy obsługiwane są przez autobusy. Ponadto w ramach integracji oferty transportowej wprowadzono system jednego biletu wspólnego oraz zunifikowaną taryfę na oba środki transportu, aby nie generować problemów ze wzajemną konkurencyjnością cenową usług. Dodatkowo dopasowano i zunifikowano system zniżek dla posiadaczy kart pasażera oraz dopłat do przejazdów.

Tabela 3. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Pociąg z Lleida do La Pobla de Segur

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
<p>Zintegrowana struktura zarządzania</p>	<p>W przypadku systemu pociągu FGC z przystankami na żądanie, podstawowym i kluczowym elementem jest wprowadzanie elastycznego rozwiązania transportowego w pełnej koordynacji z pozostałymi elementami systemu transportowego. Organem zarządzającym FGC jest Generalitat de Catalunya (jednostka samorządu terytorialnego Katalonii), w związku z czym wszelkie akcje dotyczące wdrażania projektu związane z planowaniem, koordynacją siatki połączeń, finansowaniem, informowaniem opinii publicznej oraz promocją i rozwojem usługi realizowane były poprzez lub przy bezpośrednim wsparciu administracji. Dzięki temu proces stwarzania optymalnie skoordynowanych elastycznych rozwiązań transportowych, wykorzystujących dostępną infrastrukturę transportową na danym obszarze przesądził o powodzeniu i sukcesie projektu tej skali. Jest to doskonały przykład jak prawidłowe planowanie, koordynacja i dystrybucja środków na poziomie administracji regionalnej może przekładać się na sukces pojedynczego rozwiązania.</p>
	<div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">   </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p>[Synt.3] – Wdrażanie rozwiązania elastycznego w ramach jednego wspólnie zarządzanego systemu transportowego pozwala na jego szybką integrację, minimalizację konfliktów oraz koordynację całościową, wzmacniającą główne zalety nowego elementu systemu.</p> <p>[Synt.4] – System transportowy, w ramach którego funkcjonuje rozwiązanie obejmuje i koordynuje różne formy transportu. Należy jednak wskazać na liczne działania na rzecz synergii pomiędzy samym systemem a obsługiwanym obszarem. Funkcjonowanie w ramach jednego podmiotu ułatwia współpracę z branżą turystyczną i wspiera skoordynowane działania inwestycyjne.</p> </div> </div>
<p>Optymalne rozwiązania legislacyjne</p>	<p>Istniejące na obszarze Katalonii uwarunkowania legislacyjne, dotyczące regulacji i wymagań w zakresie transportu i ruchu kolejowego, pozwalają na szybsze wdrażanie nowoczesnych rozwiązań systemowych. Przykładowo możliwe jest zatrzymywanie pociągu poprzez zgłoszenie takiej potrzeby przez pasażera (w wielu krajach taka możliwość istnieje tylko w sytuacji awaryjnej). Takie rozwiązanie umożliwiło wdrożenie systemu przystanków na żądanie.</p> <p>Ponadto – dosyć innowacyjnym i bardzo praktycznym rozwiązaniem jest możliwość pełnienia przez pracowników kolei wielu zamiennych funkcji (mogą być zarówno maszynistami, konduktorami, jak i pracownikami obsługi). Pozwala to na optymalizowanie ich pracy oraz znacznie zmniejsza koszty operacyjne.</p>

		<p>[Synt.1] – Częściowa niezależność obszaru pozwala na szybszą zmianę przepisów i polityk transportowych (większa elastyczność). Regionalne regulacje często są lepiej dostosowane do lokalnych uwarunkowań niż ogólne krajowe polityki.</p>
<p>Dialog z użytkownikiem</p>	 	<p>W celu jak najlepszego dopasowania usługi do potrzeb użytkownika wprowadzono m.in. system monitorowania poziomu zadowolenia z usługi. W corocznej ankiecie użytkownicy oceniają 26 aspektów m.in. punktualność, czystość, jakość obsługi czy bezpieczeństwo. Prowadzony jest też monitoring dzienny, obejmujący zgodność z rozkładem jazdy, opóźnienia, problemy z zakupem i kontrolą biletów, awariami systemów czy powiadomien zgłaszanych przez użytkowników. Poza aktywnym monitorowaniem poziomu jakości usług wdrożono zarówno szereg ułatwień dla pasażera (różnorodne systemy płatności), jak i przeprowadzono serię akcji informacyjnych, wspierających partycypację społeczną regionu. Przykładem może być kampania #LoTrenDeTots# - zmiana identyfikacji wizualnej składu na kojarzącą się z regionem.</p> <p>[Synt.7] – Działania na rzecz promocji usługi w powiązaniu z promocją regionu mogą zwiększać poziom lokalnej akceptacji dla wdrożonego rozwiązania.</p> <p>[Synt.8] – Aktywna ewaluacja rozwiązania zwiększa szybkość jego optymalizacji oraz korygowania ewentualnych wad i barier co zapobiega odplywowi użytkowników.</p>

5.2.2 Taksówki na żądanie w dolinie Vall de Boi




System współdzielonych taksówek na żądanie został uruchomiony 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 wzrastającego problemu 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.

Przewoźnicy należący do stowarzyszenia (głównie mieszkańcy obszaru) koordynują między sobą kolejność wykonywania przejazdów. Zgłoszenia przejazdów sygnalizowane są telefonicznie, ponadto w szczycie sezonu przy większym obłożeniu ruchem, busy oczekują na turystów na wyznaczonych przystankach. W przypadku, kiedy bus nie jest pełen - maksymalny czas oczekiwania na wykonanie usługi 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 (stałe zwiększająca się liczba odwiedzających).

Tabela 4. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Taksówki na żądanie w dolinie Vall de Boi

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
Wyłączność na obsługę	<p>Wprowadzone limity i ograniczenia wpłynęły na konieczność zapewnienia alternatywnego rozwiązania transportowego. Z jednej strony należało wprowadzić rozwiązanie odpowiednio wydajne w stosunku do potrzeb ruchu turystycznego, z drugiej zapewniające pewien stopień kontroli w dostępie do obszaru chronionego.</p> <p>Wprowadzono rozwiązanie w postaci systemu współdzielonych taksówek na żądanie, a wykonywanie usług powierzono powołanemu stowarzyszeniu prywatnych przewoźników. Zapewniono im wyłączność na obsługę w zakresie dojazdu do parku, w zamian za spełnienie określonych wymagań (ustalony taryfikator cen) i utrzymanie odpowiedniego standardu usług. Dzięki temu przewoźnicy mają jasno określone stabilne ramy działania.</p>
	<p> [Synt.1] – Zapewnienie wyłączności dla obsługi transportowej wskazanego obszaru zwiększa stabilność rozwiązania, przewoźnicy mogą planować rozwój usługi w dłuższym horyzoncie czasowym.</p>
Optymalny model taryfowy	<p>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.</p>

		<p>[Synt.6] – Optymalny model finansowania zwiększa szanse na skuteczne wdrożenie usługi, zapewniając korzyści wszystkim zaangażowanym podmiotom (rentowość dla przewoźnika, brak wydatków dla gminy, rozsądna dostępność cenowa dla użytkowników).</p>
<p>Partycypacja społeczna</p>	<p>Kluczowy dla powstania systemu był udział społeczności lokalnej. Musiała ona w sposób świadomy zaakceptować zmianę związaną z ograniczeniem dostępu do parku (obawy przed zmniejszeniem liczby turystów i redukcją przychodów z branży turystycznej) oraz aktywnie uczestniczyć w procesie organizacji nowego systemu przewozów. Członkami powołanego stowarzyszenia są głównie mieszkańcy regionu.</p>	
		<p>[Synt.8] – Szeroki udział strony społecznej, podmiotów prywatnych oraz przedstawicieli samorządów pozostałych jednostek administracyjnych w procesie powstawania FTS ułatwił jego skuteczne wdrożenie.</p>

5.3. Dobre praktyki – Bułgaria



W ramach projektu LAST MILE w regionie Warny ewaluacji poddano dwie zidentyfikowane dobre praktyki elastycznych systemów transportowych – autobusową linię sezonową nr 209, łączącą centrum Warny z ośrodkami wypoczynkowymi na wybrzeżu oraz systemy transportowe w miejscowości Byala.

5.3.1 Autobusowa linia sezonowa 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 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.

Tabela 5. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Autobusowa linia sezonowa nr 209

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
Rozwiązanie zintegrowane z systemem transportu miejskiego	<p>Sezonowa linia turystyczna została wdrożona w ramach istniejącego systemu transportu miejskiego miasta Warny. Użytkownicy korzystają z niej jak ze standardowej regularnej linii miejskiej. Obowiązuje tu ten sam taryfikator, system zniżek, wspólna infrastruktura przystanków oraz platformy dystrybucji informacji. Rozkład jazdy jest skoordynowany i spójny z rozkładem dla całego systemu transportu miejskiego, a informacje o nim są umieszczone zarówno na tablicach przystankowych jak i na stronach internetowych w systemie on-line.</p>
	 <p>[Synt.3] – Wdrożenie rozwiązania w ramach struktury istniejącego już systemu transportowego ułatwia jego szybką integrację oraz proces akceptacji rozwiązania przez użytkowników.</p>
Dobrze określona grupa docelowa	<p>Linia została uruchomiona z myślą o turystach i osobach chcących szybko dostać się z centrum Warny na obszar kurortów wypoczynkowych oraz z powrotem (pracownicy sektora turystycznego). W związku z tym linia zaczyna się przy dworcu głównym (węzeł transportowy) i przebiega tylko przez dziesięć przystanków na całej długości trasy. Wybrane przystanki znajdują się w sąsiedztwie intensywnie odwiedzanych obszarów turystycznych.</p>
	 <p>[Synt.8] – Rozwiązanie przygotowane pod konkretną grupę docelową i jej potrzeby (w tym wypadku konieczność szybkiego przemieszczanie się pomiędzy obszarami), ma większą szansę na skuteczne wdrożenie.</p>



5.3.2 Elastyczne systemy transportowe w miejscowości Byala



Gmina Byala położona w odległości 50 km na południe od Warny, jest miejscem docelowym 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 na obszarze jest muzeum na przylądku Św. Atanazego. W ramach przygotowanej ekspozycji na otwartym powietrzu prezentowane są pozostałości po starożytnej osadzie (kolonii greckiej), rzymskiej fortecy oraz ośrodka 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.

Tabela 6. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Elastyczne systemy transportowe w miejscowości Byala

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy	
Regulacje ograniczające transport indywidualny	W związku z wprowadzeniem ograniczeń w ruchu indywidualnym, w szczególności na drodze dojazdowej do muzeum archeologicznego, powstała konieczność przygotowania alternatywnego systemu transportowego. Uruchomiony przez gminę Byala elektryczny bus pozwala na dowożenie turystów z centrum miejscowości bezpośrednio pod wejście na obszar muzeum. Zapewniono w ten sposób odpowiedni poziom dostępności transportowej do obszaru, minimalizując uciążliwy ruch generowany przez samochody prywatne.	
		[Synt.1] – Lokalne regulacje i wprowadzone ograniczenia ruchu indywidualnego mogą korzystnie wpływać na rozwój obszaru, przy zapewnieniu odpowiedniej alternatywy transportowej.
Wsparcie funduszy zewnętrznych	Uruchomienie elektrycznego busa było możliwe dzięki wykorzystaniu przez gminę środków z Programu Operacyjnego „Rozwój regionalny (OPRD). Program był elementem praktycznej realizacji Priorytetu 4 programu krajowego pod nazwą „Zrównoważony Rozwój Terytorialny”, zaś jego finansowanie pochodziło ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF).	
		[Synt.5] – Programy wspierające zakup niskoemisyjnego środka transportu zachęciły gminę do uruchomienia gminnego systemu transportowego na potrzeby obsługi ruchu turystycznego.

5.4. Dobre praktyki - Luksemburg

W ramach projektu LAST MILE ewaluacji poddano dwie zidentyfikowane na obszarze Luksemburga dobre praktyki elastycznych systemów transportowych: system Bummelbus będący transportem działającym w trybie „na żądanie” oraz spełniającym dodatkowo zadania aktywizacji społecznej i zawodowej, a także system Night Rider oferujący przewozy wieczorne i nocne w czasie weekendu.

5.4.1 Bummelbus



Bummelbus jest systemem transportu na żądanie (konieczność zgłoszenia przejazdu z minimum dwugodzinnym wyprzedzeniem) działającym na obszarze ok. 40 gmin Luksemburga (w większości położonych w północnej części kraju). System powstał przy współpracy z Ministerstwem Pracy i Polityki Społecznej i Solidarnościowej (*Ministry of Labour and the Social and Solidarity Economy*), w ramach programu wspierania aktywizacji zawodowej osób długotrwale bezrobotnych. Uczestnicy programu zatrudniani są jako kierowcy na okres nie dłuższy niż dwa lata. W tym czasie podnoszą swoje kwalifikacje zawodowe oraz aktywnie poszukują zatrudnienia. Wynagrodzenie kierowców opłacane jest ze środków Ministerstwa, pozostałe koszty utrzymania systemu ponoszą organizatorzy – Forum pour l'Emploi a.s.b.l. (Forum Zatrudnienia), będącego stowarzyszeniem non-profit wspierającym politykę przeciwdziałania bezrobociu.

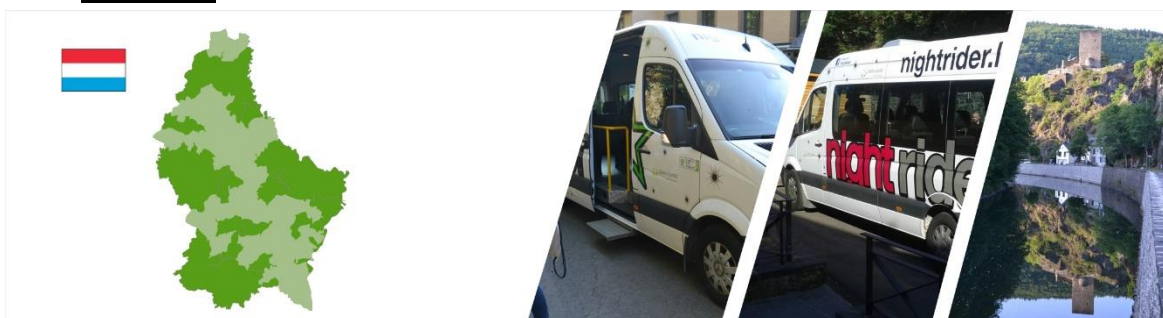
Oferta Bummelbusa skierowana jest wyłącznie do mieszkańców gmin, na terenie których została wdrożona. Mieszkańcom z obszarów gorzej skomunikowanych system zapewnia m.in. dojazdy na zakupy, do lekarza czy do pracy. Oferta w znacznej części dotyczy również potrzeb transportowych dzieci i młodzieży min. poprzez zapewnienie im możliwości regularnych podróży np. na zajęcia pozaszkolne (zajęcia sportowe, koła zainteresowań). Projekt ten jest uzupełnieniem oferty transportu publicznego. Idea projektu doskonale wpisuje się również w założenia gospodarki niskoemisyjnej, poprzez częściową eliminację konieczności użytkowania indywidualnego transportu samochodowego, w celu dowiezienia dzieci na zorganizowane zajęcia dodatkowe.

Tabela 7. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Bummelbus

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
Model finansowania	<p>Bummelbus jest jednym z projektów funkcjonujących w ramach organizacji <i>Forum zatrudnienia</i> (Forum pour l'emploi), której obszarem działalności jest aktywizacja osób bezrobotnych. Projekt jest współfinansowany przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej i Solidarnościowej jednak tylko w zakresie kosztów wynagrodzenia dla osób bezrobotnych biorących udział w programie.</p> <p>Tym samym finansowanie ze strony ministerstwa pokrywa ok. 70% kosztów działania systemu, co pozwala organizatorom na dużą stabilność działania oraz stałe zwiększanie skali projektu (system Bummelbus obejmuje coraz więcej gmin).</p>

	 	<p>[Synt.5] – Otrzymana już na starcie systemu gwarancja finansowania zewnętrznego pozwoliła na uruchomienie usługi w założonej formie.</p> <p>[Synt.6] – Stałe wsparcie finansowe pozwala na budowanie stabilnego rozwiązania oraz możliwość planowania rozwoju usługi, zachęca też do odważniejszego wprowadzania zmian i elementów innowacyjnych.</p>
<p>Aspekt społeczny</p>	<p>Szczególnym elementem odróżniającym Bummelbusa od innych tego typu systemów na żądanie jest fakt, iż kierowcami busów są osoby pozostające długotrwale bezrobotne. Praca w charakterze kierowcy ma za zadanie przygotować ich do ponownego wyjścia na rynek pracy, poprzez zdobycie nowego doświadczenia i odpowiednich kompetencji. Po przepracowaniu maksymalnego czasu zatrudnienia (2 lata), osoby te bardzo często znajdują pracę w firmach transportowych. Ponadto niniejsza forma aktywizacji bezrobotnych obliuguje ich do ciągłego poszukiwania stałej pracy w trakcie trwania okresu zatrudnienia. Tym samym projekt nie tylko odgrywa znaczącą rolę w realizacji polityk zwiększania dostępności transportowej, ale ma również istotne działanie społeczne (wyrównywanie szans, przeciwdziałanie bezrobociu, podnoszenie kwalifikacji).</p>	<p>[Synt.8] – Dostępność i użyteczność elastycznych systemów transportowych może być rozpatrywana nie tylko w kontekście oczekiwań użytkowników, ale również zastosowania ich do wspierania i realizacji polityk społecznych.</p>
		<p>Chociaż z systemu Bummelbus mogą korzystać wszyscy mieszkańcy obsługiwane obszaru, znaczna część oferty przygotowana jest pod kątem zapewniania możliwości zorganizowanego dojazdu na zajęcia dodatkowe, dlatego też istotną grupą użytkowników są dzieci i młodzież (minimalny wiek pasażera wynosi 4 lata). Chociaż system działa wyjściowo jako system wywoławczy na żądanie, możliwe jest zgłoszenie regularnej usługi transportowej wykonywanej cyklicznie w konkretne godziny i dni tygodnia (np. dojazdy dzieci na zajęcia sportowe o stałych porach). Minimalizuje to liczbę przejazdów indywidualnych (rodzic przywożący i odwożący dziecko na zajęcia).</p> <p>[Synt.8] – Projekt dopasowany jest do zauważonej potrzeby – niszy transportowej (organizacji bezpiecznego transportu dzieci i młodzieży na zajęcia pozaszkolne), przez co bardzo szybko został zaakceptowany przez użytkowników.</p>
<p>Dobrze określona grupa docelowa</p>		





5.4.2 Night Rider



Od 2005 roku na całym obszarze Luksemburga funkcjonuje weekendowa usługa transportu na żądanie Night Rider. Blisko 60 gmin uczestniczy dodatkowo w programie tzw. karty nocnej (NightCard). Głównym celem realizacji projektu była odpowiedź na brak odpowiednich 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 jest skierowana 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.). 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.

Tabela 8. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Night Rider

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
Model finansowania	<p>System Night Rider wyróżnia się aktywnym podejściem do modelu finansowania. Jednym z przykładów może być opracowywanie indywidualnej taryfy dla każdej z gmin, na potrzeby karty abonamentowej. Dzięki poprzedzającej ten proces analizie przewoźnik szacuje próg rentowności działania systemu na danym obszarze. Należy też zwrócić uwagę na program partnerski z jednym z banków. Przy użyciu wydanej przez bank karty kredytowej można dokonywać płatności w systemie ze znaczną zniżką.</p> <p>Kolejnym przykładem jest dobrze przemyślany system taryfowy dla klientów, zachęcający do organizowania przejazdów grupowych. Koszt przejazdu wyliczany jest w oparciu o pokonany dystans, a następnie dzielony przez liczbę przewiezionych osób. W ten sposób zachęca się do organizowania wspólnych przejazdów.</p> <p>System powstał we współpracy z Ministerstwem Transportu i przez pierwsze cztery lata działalności otrzymywał wsparcie finansowe ze środków publicznych. Obecnie działa bez żadnych dotacji krajowych.</p>

	 	<p>[Synt.5] – Wsparcie w formule czteroletniego finansowania z budżetu państwa pozwala na rozwój systemu, pozyskanie jego akceptacji wśród użytkowników oraz opracowanie modelu finansowania, który nie wymaga dotacji zewnętrznych.</p> <p>[Synt.6] – Aktywne działanie na rzecz optymalnego modelu finansowania oraz poszukiwanie dywersyfikacji źródeł dochodu zwiększa szansę na utrzymanie rentowności usługi; prawidłowo opracowany biznesplan.</p>
<p>Model współpracy z gminami</p>		<p>W ramach współpracy przewoźnika z poszczególnymi gminami, istnieje możliwość zakupu lokalnej karty podróży (karty abonamentowej tzw. NightCard), upoważniającej do nieograniczonej liczby przejazdów w ciągu roku. Oferta dostępna jest w ramach raz opłaconego abonamentu przy korzystaniu z systemu (jednak wyłącznie w granicach danej gminy). Mieszkańcy gmin, gdzie dostępna jest karta mogą ją kupić po wynegocjowanej przez gminę niższej cenie.</p> <p>[Synt.4] – Bliska współpraca pomiędzy gminą a przewoźnikiem pozwala wypracować kompromis cenowy, pozwalający z jednej strony zachować rentowność usługi, a z drugiej, dzięki gminnym dopłatom, być atrakcyjną cenowo opcją dla użytkownika.</p>
<p>Dobrze określona grupa docelowa</p>		<p>Usługi Night Ridera w odróżnieniu od innych spotkanych systemów transportu na żądanie świadczone są wyłącznie w weekendy (piątek, sobota) w godzinach od 18.00 do 5.00 rano. Wiąże się to ze skierowaniem oferty do specyficznej grupy docelowej, przede wszystkim osób młodych i w średnim wieku, korzystających z wieczornego transportu na żądanie, w ramach wieczornych wyjść do restauracji, klubu lub na spotkania towarzyskie. Przez to, że usługa jest zamawiana indywidualnie lub dla niewielkiej grupy osób oraz zapewnia transport od drzwi-do-drzwi, traktowana jest jako wygodna i bezpieczna dla niepełnoletnich użytkowników (akceptacja dla rozwiązania ze strony rodziców i opiekunów).</p> <p>[Synt.8] – Użyteczność systemu poprzez dopasowanie się do istniejącej niszy (zapotrzebowanie na usługi transportu wieczornego i nocnego w weekendy); system od drzwi-do-drzwi zwiększa poziom bezpieczeństwa, a co za tym idzie poziom akceptacji usługi.</p>

5.5. Dobre praktyki – Polska

W ramach projektu LAST MILE ewaluacji poddano dwie zidentyfikowane na obszarze Pomorza Zachodniego dobre praktyki elastycznych systemów transportowych – system Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej, oferującej sezonowe połączenia turystyczne oraz BalticBike.pl, będący systemem wypożyczalni rowerów turystycznych.

5.5.1 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.

Rozwiązanie to łączy systemem transportu poszczególne miejscowości oraz integruje ofertę turystyczną obszaru. Dzięki współpracy z operatorami atrakcji turystycznych oferuje formę pakietów turystycznych np. bilet za przejazd koleją uprawnia do otrzymania zniżki za skorzystanie z atrakcji. Działa to też w drugą stronę – skorzystanie ze wskazanych atrakcji uprawnia do zakupu biletu kolejowego ze znaczną zniżką. Takie rozwiązanie zachęca do poruszania się po obszarze gminy bez konieczności korzystania z prywatnego środka transportu.

Tabela 9. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Nadmorska Kolej Wąskotorowa

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
Utrzymanie rentowności	Nadmorska Kolej Wąskotorowa będąc spółką prawa handlowego i nie posiadając stałego finansowania ze strony gminy dąży do utrzymania rentowności prowadzonych działań. Stąd prowadzony jest szereg aktywności dywersyfikacyjnych, związanych z wykorzystaniem posiadanej infrastruktury i taboru kolejowego. Oprócz świadczonych w ofercie usług przewozów sezonowych, istnieje możliwość zamówienia usługi przejazdu indywidualnego po sezonie (eventy, konferencje, wycieczki z przewodnikiem, imprezy integracyjne), czy organizacja imprez rekreacyjnych i okolicznościowych (pikniki, ogniska, rajdy rowerowe). Spółka aktywnie pozyskuje kontrakty sponsorskie i promocyjne (np. na obsługę imprez i organizowanych koncertów). Taryfikator przejazdów jest zróżnicowany i cenowo dostępny dla turysty (obejmuje bilety indywidualne, grupowe, rodzinne, całonocne itd.).

		<p>[Synt.6] – W przypadku dobrze opracowanego modelu biznesowego i aktywnego poszukiwania finansowania, nawet sezonowe rozwiązania transportowe mogą być rentowne i nie wymagać systemowego dofinansowania ze środków publicznych.</p>
<p>Budowanie sieci współpracy</p>	<p>Nadmorska Kolej Wąskotorowa aktywnie rozwija sieć współpracy na wielu poziomach. Poprzez współpracę z lokalnymi operatorami atrakcji przygotowano formę pakietów turystycznych połączonych systemem transportowym. Zaangażowane podmioty wzajemnie informują o swojej ofercie oraz organizują wspólne akcje promocyjne i informacyjne.</p> <p>Kolej współpracuje przy organizacji m.in. licznych inicjatyw i wydarzeń kulturalnych (koncerty na dworcach, wydarzenia muzealne, widowiska historyczne) oraz działa na rzecz integracji z pozostałymi gminnymi systemami transportowymi (np. systemem rowerów Rewal Bike System, zapewniając darmowy przewóz wypożyczonych rowerów).</p>	
		<p>[Synt.4] – System transportowy pozwala na budowę w oparciu o niego nowych sieci aktywnej współpracy podmiotów zainteresowanych rozwojem obszaru (transport łączy potencjały turystyczne).</p>
<p>Wykorzystanie potencjału infrastrukturalnego</p>	<p>Nadmorska Kolej Wąskotorowa działa w oparciu o zrewitalizowaną i zmodernizowaną infrastrukturę kolejową obszaru. W wyniku podjętych działań zintegrowano i uporządkowano strukturę zarządzania infrastrukturą i majątkiem kolejowym, na obszarze przejętym do Polskich Kolei Państwowych. Gmina uzyskała m.in. prawo do wieczystego użytkowania działek, na których stoją dworce oraz bezpłatnego użytkowania budynków, służących eksploatacji linii wąskotorowej. Dało to możliwość przygotowania programu kompleksowej rewitalizacji systemu kolei wąskotorowej.</p>	
	 	<p>[Synt.3] – Uporządkowanie struktury własnościowej i organizacyjnej pozwoliło na przeprowadzenie procesu rewitalizacji systemu kolejowego, w ramach obowiązujących regionalnych i lokalnych dokumentów strategicznych.</p> <p>[Synt.8] – System działa w oparciu o dobrze zidentyfikowany potencjał obszaru, wykorzystując w sposób możliwie optymalny istniejące uwarunkowania.</p>

5.5.2 BalticBike.pl



Wypożyczalnia rowerów BalticBike.pl założona w czerwcu 2008 r., skupia się przede wszystkim na obsłudze ruchu turystycznego, oferując dobrze wyposażone rowery przygotowane pod kątem wycieczek i wypraw turystycznych.





W 2013 roku, dzięki finansowemu wsparciu Unii Europejskiej, ze środków finansowych z 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. Aktualnie system posiada blisko 1000 rowerów. 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 i Kamieniu Pomorskim. Prowadzone są też działania w celu uruchomienia systemu w pozostałych gminach pasa nadmorskiego.

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. 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.

Firma BalticBike.pl jest również partnerem niemieckiej 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.

Tabela 10. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Balticbike.pl

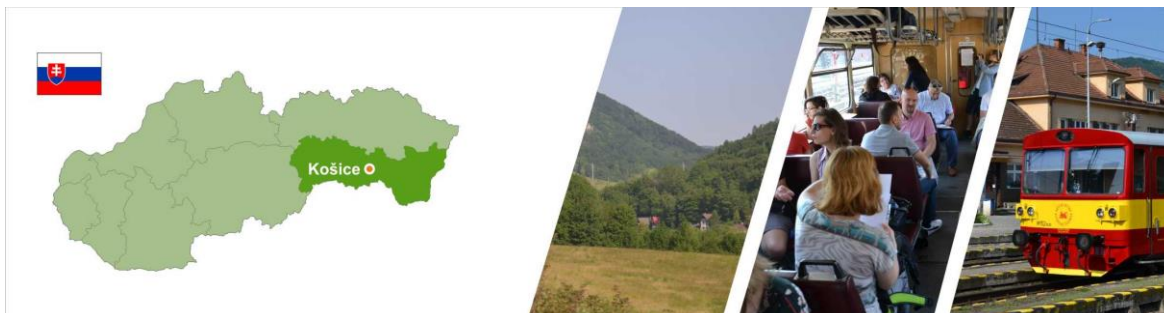
Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
Model finansowania	<p>System BalticBike działa jako podmiot prywatny i nie otrzymuje systemowego dofinansowania ze środków publicznych. W celu szybszego rozwijania usługi sięgnięto po środki z unijnego programu EFR - European Fisheries Fund.</p> <p>W ramach systemu opracowano zróżnicowany plan taryfowy oraz liczne rabaty promujące wypożyczanie długoterminowe. Zatrudniony na stałym etacie personel został przeszkolony w zakresie obsługi punktu wypożyczeń, ale wykonuje również prace naprawcze i konserwacyjne</p>

	<p>oraz transportuje rowery pomiędzy stacjami. Dodatkowo pracownicy zatrudniani w szczycie sezonu to wyłącznie osoby studiujące, które po okresie wakacyjnym wracają na uczelnie. Takie podejście zmniejsza koszty operacyjne, gwarantując jednocześnie stabilną strukturę zatrudnienia. Warto podkreślić też, że mimo dużej skali (ok. 1000 rowerów) system opiera się na wypożyczalniach obsługowych. Przeprowadzona analiza wykazała, że wdrożenie innowacyjnego systemu bezobsługowego, przy obecnych stawkach i opłatach licencyjnych naraziłoby usługę na nierentowność, mimo oszczędności np. na wynagrodzeniach pracowników, stąd wciąż bardziej opłacalny jest tradycyjny model wypożyczalni.</p>
	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>[Synt.5] – Wsparcie w postaci zewnętrznych instrumentów finansowania pozwala na szybki rozwój usługi i jej obszaru działania.</p> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>[Synt.6] – Dążenie do minimalizowania kosztów operacyjnych wpływa na proces łatwiejszego wdrażania i optymalizowania usługi bez nadmiernego obciążania organizatora / operatora.</p> </div> </div>
<p>Budowanie sieci współpracy</p>	<p>System BalticBike.pl aktywnie współpracuje z niemiecką spółką UsedomRad, będącą operatorem sieci wypożyczalni rowerów bezobsługowych po stronie niemieckiej. Firmy, mimo podobnego profilu działania, nie konkurują ze sobą, lecz starają się łączyć swoją ofertę. Dzięki temu np. rowery systemu UsedomRad mogą być pozostawiane na stacjach BalticBike, z kolei system BalticBike wypożycza rowery elektryczne UsedomRad po stronie polskiej, testując możliwość ich wdrożenia na obszarze. System współpracuje również z ośrodkami wczasowymi i hotelami (promowanie oferty), natomiast w ramach współpracy z miastem i podległymi mu jednostkami negocjuje możliwość bezpłatnego, tam, gdzie to możliwe, postawienia stacji rowerowej (koszty realizacji stacji są po stronie BalticBike).</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>[Synt.4] – Istnieje możliwość opracowania modelu współpracy nawet dla podmiotów o podobnym profilu działania (potencjalnie konkurujących ze sobą), tak aby zapewniał korzyści dla każdej ze stron.</p> </div> </div>
<p>Dobrze określona grupa docelowa</p>	<p>Oferta systemu skierowana jest do turystów aktywnych, chcących korzystać z coraz lepszej infrastruktury rowerowej obszaru. Głównymi użytkownikami systemu są turyści z Niemiec, stąd informacje o ofercie oraz cennik przygotowane są również w wersji niemieckojęzycznej. Znaczną część wypożyczających stanowią rodziny z dziećmi, dlatego z myślą o nich przygotowane są specjalne rowery i odpowiednie wyposażenie umożliwiające podróż (kaski, foteliki dla dzieci, przyczepki turystyczne).</p> <div style="display: flex; align-items: center; margin-top: 10px;">  <div style="margin-left: 10px;"> <p>[Synt.8] – Przygotowanie oferty pod kątem konkretnej grupy docelowej ułatwia planowanie jej rozwoju, ale też usprawnia politykę informacyjną oraz podnosi atrakcyjność akcji promocyjnych.</p> </div> </div>

5.6. Dobre praktyki – Słowacja

W ramach projektu LAST MILE ewaluacji poddano dwie zidentyfikowane na obszarze Regionu Koszyc dobre praktyki elastycznych systemów transportowych: *Nostalgiczny pociąg* w Koszycach oferujący turystyczne przejazdy kolejowe oraz *Cyklo Tour Spiš* będący systemem wypożyczalni rowerów turystycznych na obszarze Parku Narodowego Słowacki Raj.


5.6.1 Nostalgiczny pociąg



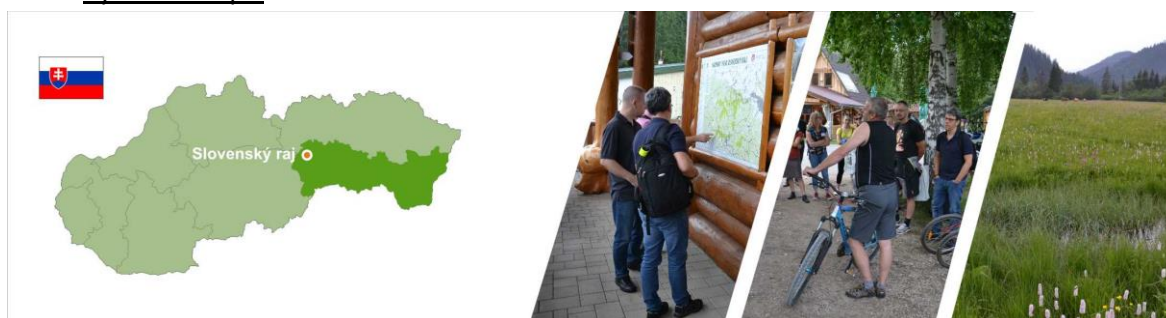
Inicjatywa *Nostalgiczny pociąg* realizowana jest w ramach działań obywatelskiego stowarzyszenia Koszycka Historyczna Kolej Dziecięca (Košická detská historická železnica- KDHŽ), które w ramach ścisłej współpracy z Miastem Koszyce oraz podmiotami prywatnymi dąży do rewitalizacji historycznej infrastruktury kolejowej. Kolej wąskotorowa KDHŽ została uruchomiona w roku 1955 jako tzw. kolejka pionierów i miała pełnić funkcje rekreacyjno-edukacyjne skierowane przede wszystkim do dzieci i młodzieży. Po trudnych latach okresu transformacji ustrojowej i stagnacji w latach 90-tych, od roku 2012 rozpoczęły się aktywne działania na rzecz modernizacji i rewitalizacji kolei. Obecnie kolejka obsługuje trasę o długości 4,2 km, łączącą trzy stacje Čermel', Vpred oraz Alpinka. Jeden kurs trwa około 20 minut. Kolejka uruchamiana jest oficjalnie 1 maja a swój sezon kursowania kończy późną jesienią. Stowarzyszenie KDHŽ organizuje przejazdy związane głównie z programami i projektami skierowanymi do dzieci i młodzieży (dzień Miasta Koszyce, szlaki historyczne, warsztaty garncarskie) oraz wydarzeniami kulturalnymi w ramach inicjatywy *Nostalgiczny pociąg* (Lipcowe Soboty Teatralne, Kino Letnie, szlak zabytków UNESCO). W roku 2017 w ramach Nostalgicznego pociągu zorganizowano 16 tego typu przejazdów. Oferty przygotowane przez Stowarzyszenie KDHŽ stanowią blisko 70 procent realizowanych przejazdów. Pozostałe 30% to przejazdy organizowane na potrzeby klientów indywidualnych.

Tabela 11. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Nostalgiczny pociąg

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy
Budowanie sieci współpracy	<p>Głównym interesariuszem dobrej praktyki jest stowarzyszenie Koszycka Historyczna Kolej Dziecięca, a głównymi beneficjentami są mieszkańcy miasta Koszyce (stanowią szacunkowo 80% wszystkich użytkowników).</p> <p>Należy jednak zwrócić uwagę, że bezpośrednimi beneficjentami są również lokalni operatorzy atrakcji turystycznych, położonych w obszarze oddziaływania i dostępności kolei wąskotorowej. W ramach współpracy budowane są pakiety turystyczne, które łączą ofertę transportową z dostępem do atrakcji turystycznych.</p>

		<p>[Synt.4] – System transportowy pozwala na budowę w oparciu o niego nowych sieci aktywnej współpracy podmiotów zainteresowanych rozwojem obszaru, dając możliwość realizacji nowych produktów i inicjatyw.</p>
<p>Wykorzystanie potencjału infrastrukturalnego</p>	<p>Rozwiązanie zostało wdrożone w oparciu o istniejącą infrastrukturę kolejową oraz zachowany historyczny tabor kolejowy. Kolejka wąskotorowa KDHŽ funkcjonuje już ponad 60 lat i mimo okresów stagnacji oraz przerw związanych ze zmianami ustrojowymi i procesami reorganizacji udało się zachować część jej infrastruktury oraz historycznego taboru. Obecnie w ramach KDHŽ realizuje się przejazdy przy użyciu m.in. lokomotywy parowej 36.003 <i>Katka</i> zbudowanej w roku 1884 i wagonu D/u841 zbudowanego w roku 1886. Zarówno lokomotywa, jak i wagon są obecnie najstarszymi działającymi jednostkami taboru kolejowego na Słowacji.</p>	<p>[Synt.8] – System działa w oparciu o dobrze zidentyfikowany potencjał obszaru, wykorzystując w sposób możliwie optymalny istniejące uwarunkowania.</p>




5.6.2 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 lub przemieszczanie się między 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 umieszczono w dolinie Suchá Belá oraz na polanie Kláštorisko.

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). System jest rentowny, mimo że nie korzysta z żadnych form dofinansowania ze strony środków publicznych. W procesie wdrażania i rozwoju nie korzystał również z zewnętrznych instrumentów finansowych i środków unijnych.









Tabela 12. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Cyklo Tour Spiš

Kluczowy element	Uzasadnienie / przypisane obszary syntezy	
<p>Model finansowania</p>	<p>System Cyklo Tour Spiš działa jako podmiot prywatny i nie otrzymuje systemowego dofinansowania ze środków publicznych, a mimo to udało się wypracować model finansowy pozwalający na utrzymanie rentowności.</p> <p>Działanie w modelu firmy rodzinnej pozwala na bardziej elastyczne podejście do szacowania kosztów obsługi oraz określania struktury zatrudnienia (np. w okresie sezonowym).</p>	
		<p>[Synt.6] – Możliwość minimalizowania kosztów operacyjnych wpływa na proces łatwiejszego wdrażania i optymalizowania usługi bez nadmiernego obciążania organizatora / operatora.</p>
<p>Budowanie sieci współpracy</p>	<p>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 są informowani o ofercie wypożyczalni rowerów turystycznych. Działa to też w drugą stronę - hotele mogą reklamować swoją ofertę wskazując na współpracę z Cyklo Tour Spiš.</p>	
		<p>[Synt.4] – Możliwe jest wypracowanie modelu współpracy, który nie generując zwiększenia kosztów działania usługi umożliwia dotarcie do szerszej grupy odbiorców.</p>
<p>Dobrze określona grupa docelowa</p>	<p>Oferta systemu została przygotowana w odpowiedzi na oczekiwania rosnącej grupy turystów chcących aktywnie zwiedzać obszar Słowackiego Raju. Przygotowana oferta zapewnia możliwość obsługi różnych typów klientów (np. rodzin z dziećmi), dlatego z myślą o nich przygotowano specjalne rowery (w różnych rozmiarach) oraz odpowiednie wyposażenie ułatwiające podróżowanie (sakwy, kosze, kaski, foteliki dla dzieci, przyczepki turystyczne).</p>	
		<p>[Synt.8] – Zapewnienie zróżnicowania oferty pozwala na dotarcie do potencjalnie szerokiej grupy odbiorców.</p>

5.7. Zestawienie zidentyfikowanych elementów kluczowych

Poniższe zestawienie obrazuje przyporządkowanie zidentyfikowanych elementów kluczowych dobrych praktyk do poszczególnych obszarów syntezy. Każde z pól obrazuje element kluczowy, który był priorytetowy przy tworzeniu, wdrażaniu lub rozwoju danej inicjatywy. Ilość wypełnionych pól przy każdym z typów obszarów syntezy pozwoliła na wyłonienie obszarów priorytetowych mających największe znaczenie w kontekście skutecznego wdrożenia przeanalizowanych systemów FTS.

Tabela 13. Zidentyfikowane elementy kluczowe w wyznaczonych polach syntezy

Region / Kraj		Wschodni Tyrol Austria		Katalonia Hiszpania		Warna Bułgaria		Luksemburg		MOFOW-SOM Polska		Koszyce Słowacja	
		Defmobil	Flugs	Pocąg la Pobla	Taksówki w Vall de Boi	Sezonowa linia 209	FTS w Byala	Nightrider	Bummelbus	Nadmorska Kolej Wąskotorowa	BaliticBike	Nostalgiczny pociąg	Cykle Tour Spiš
Zidentyfikowane regionalne dobre praktyki													
	[Synt.1] – Krajowe i regionalne regulacje dotyczące elastycznych systemów transportowych			+	+		+						
	[Synt.2] – Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych												
	[Synt.3] – Zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych	+		+		+				+			
	[Synt.4] – Współpraca i koordynacja na poszczególnych poziomach	+	+	+				+		+	+	+	+
	[Synt.5] – Instrumenty finansowania oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)	+					+	*	+		+		
	[Synt.6] – Instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS	+	+		+			+	+	+	+		+
	[Synt.7] – Zwiększanie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS	+		+									
	[Synt.8] – Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+

Wniosek:

Zestawienie wskazuje, że w przypadku analizowanych w ramach projektu LAST MILE przykładów dobrych praktyk, większość elementów kluczowych odpowiedzialnych za sukces i skuteczne wdrożenie rozwiązania związana była z obszarami finansowania, budowania współpracy oraz właściwej diagnozy potrzeb. Brak natomiast elementów kluczowych, które mogłyby wynikać bezpośrednio ze strony obowiązujących dokumentów strategicznych. Szczegółowa analiza wniosków dla poszczególnych obszarów została opracowana w kolejnym punkcie.

6. Synteza i rekomendacje

Niniejszy punkt przedstawia oraz podsumowuje informacje i zagadnienia zebrane w dokumentach: „Krajowe oraz lokalne uwarunkowania i bariery dla rozwoju systemów transportu elastycznego”, „Analiza aktualnych uwarunkowań (State-of-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego” oraz „Ewaluacja Dobrych Praktyk” opracowywanych na potrzeby projektu. Zdobyte doświadczenia zostały zsyntetyzowane zarówno w kontekście wniosków wypracowanych w ramach poszczególnych „Analiz”, jak i w odniesieniu do analizy elementów kluczowych dla zidentyfikowanych systemów FTS.

W ramach każdego z obszarów syntezy dokonano podsumowania i prezentacji wniosków końcowych oraz zaprezentowano rekomendacje i zalecenia z podziałem na poszczególne szczeble zarządzania i grupy docelowe uwzględniając ich specyfikę, zakres i skalę działania.

6.1 Obszar [Synt.1] Krajowe i regionalne regulacje dotyczące elastycznych systemów transportowych



6.1.1 Synteza

Zgodnie z wnioskami opracowanymi w odniesieniu do analiz regionalnych partnerów projektu (*Krajowe i regionalne warunki ramowe i bariery dotyczące elastycznego transportu*), w ramach obecnie obowiązującego prawa, praktycznie **brak jest zapisów odnoszących się do zdefiniowanych przykładów systemów elastycznych** (w żadnym z krajów biorących udział w projekcie prawo nie definiuje systemów typu *car-pooling* i *car-sharing*). Większość istniejących regulacji dotyczy wyłącznie transportu publicznego i ogólnych zasad odnoszących się do jego funkcjonowania. W tym kontekście prawo nie reguluje indywidualnie funkcjonowania, organizacji i finansowania usług transportu elastycznego.

W ramach analizy SWOT przedstawionej w „Analizie aktualnych uwarunkowań (State-of-the-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego” wszyscy partnerzy projektu wskazali, iż niewystarczające ramy prawne w zakresie systemów transportu elastycznego są jedną z głównych słabych stron w kontekście działań w procesie wdrażania ofert i strategii w zakresie zrównoważonej mobilności.

Pomimo tego, że elastyczne systemy transportowe nie zostały jeszcze uwzględnione w prawie krajowym i regionalnym, **istniejące zapisy ogólne oraz luki prawne stwarzają szereg możliwości dla podejmowania prób wdrażania FTS** (możliwość tworzenia pewnych uregulowań indywidualnych). Widać to na przykładzie zidentyfikowanych systemów FTS w każdym z regionów

partnerskich, które pomimo braku dedykowanych im przepisów potrafiły skutecznie wpisać się w uwarunkowania i skutecznie realizować zamierzone cele.

Z drugiej strony luki prawne powodują również wyzwania, takie jak sprzeciw i konkurencja pomiędzy różnymi podmiotami np. z powodu możliwych niejednoznacznych przepisów i kryteriów wdrażania FTS. Brak jednoznacznych definicji i uwzględnienia systemów FTS, jako rozwiązań mogących być elementem systemu usług transportu publicznego **ogranicza również możliwość finansowania** tego typu rozwiązań na zasadach usług publicznych.

Analiza **elementów kluczowych dobrych praktyk** zdefiniowała trzy przykłady odnoszące się do zagadnienia krajowych i regionalnych regulacji w odniesieniu do FTS. Przykłady te można podzielić na dwie grupy.

Pierwszy przywołany przykład (Pociąg z Lleida do La Pobla de Segur w Regionie Katalonii) odnosi się do częściowej niezależności obszaru w kontekście wprowadzania przepisów i regulacji dotyczących prowadzenia polityki transportowej. Posiadanie szerokiego zakresu kompetencji w kontekście tworzenia regionalnego prawa pozwala na jego relatywnie elastyczne dostosowanie, co sprzyja szybszemu wdrażaniu rozwiązań innowacyjnych lub pilotażowych.

Druga przywołana grupa to regulacje lokalne. Jednostki samorządu lokalnego w ramach posiadanych kompetencji wprowadziły przepisy regulujące dostępność transportową wybranego obszaru (ograniczenie wjazdu do Parku Narodowego Aigüestortes i Estany de Sant Maurici w Regionie Katalonii oraz ograniczenie wjazdu na obszar muzeum na przylądku Św. Atanazego w miejscowości Byala w Regionie Warny). W tych przypadkach regulacje lokalne, mimo że nie odnosiły się bezpośrednio do FTS, stały się motywatorem do opracowania odpowiedniego systemu transportu alternatywnego w postaci odpowiednio dopasowanych systemów elastycznych.

W kontekście zapisów legislacyjnych warto wskazać również na **brak uwzględnienia w nich problematyki zmiennego ruchu sezonowego**, obecnego na obszarach turystycznych. Obszary analizowane w ramach projektu są w większości obszarami o niewielkiej stałej populacji, które w okresie sezonu turystycznego muszą przyjąć wielokrotnie większą grupę odwiedzających, co znacznie zwiększa obciążenie finansowe gmin m.in. w zakresie obsługi transportowej. Jest to szczególne uwarunkowanie, które powinno znaleźć swoje odzwierciedlenie w regulacjach ustawowych.

6.1.2 Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy

Na podstawie analizowanych przykładów partnerskich wpływ krajowych i regionalnych regulacji prawnych (w zakresie usług FTS) jest szczególnie widoczny w obszarze zarządzania i organizacji elastycznych systemów transportowych **[Synt.3]** oraz instrumentach finansowania długofalowego **[Synt.6]**. Regulacje ogólne związane z obszarem **[Synt.3]**, umożliwiające wpisanie systemów FTS w kompetencje organów odpowiedzialnych i zarządzających systemami transportu publicznego pozwalają na ich skuteczne i trwałe wdrożenie. Dobrym przykładem w tym zakresie może być np. system DefMobil zrealizowany przy wsparciu regionalnego związku transportowego, działającego na obszarze Wschodniego Tyrolu (Verkehrsverbund Tirol - VVT). W wypadku obszaru **[Synt.6]** określenie ustawowych definicji, funkcji i priorytetów dla systemów FTS w polityce transportowej może wesprzeć powstanie odpowiednich instrumentów finansowania systemowego.

6.1.3 Wnioski

- Nie zawsze brak regulacji szczebla krajowego stanowi przeszkodę w uruchomieniu usługi FTS. Przy zapewnieniu pewnych ogólnych reguł dla procesów organizacji transportu i pewnej elastyczności w zakresie wdrażania rozwiązań innowacyjnych możliwe jest tworzenie tego typu rozwiązań.
- Obecność regulacji w zapisach aktów prawnych może jednak wyraźnie pomóc w procesie wdrażania usług FTS, szczególnie gdy docelowo mają stać się zintegrowanym elementem systemu transportu publicznego.
- Akty prawne w większości analizowanych przypadków nie określają jednoznacznie definicji elastycznych systemów transportowych oraz nie wskazują na możliwość ich stosowania w publicznym transporcie zbiorowym.
- Jednoznaczne określenie i umieszczenie usług FTS w szeroko pojętych przepisach obejmujących zagadnienia publicznego transportu zbiorowego, określających m.in. zasady i formy działania, prawa i obowiązki przewoźnika i pasażera, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej i odszkodowania oraz rozliczenia finansowe i kontrole itp. ułatwia ich trwałe wdrożenie i zmniejsza zakres potencjalnych konfliktów.
- Organizatorzy publicznego transportu zbiorowego potrafią dobrze określać potrzeby transportowe. Regulacje prawne nie powinny ograniczać ich autonomii w wyborze środka realizacji usług transportu publicznego (system regularny czy elastyczny).
- Samorządy lokalne częściowo posiadają, narzędzia i instrumenty regulacyjne, pozwalające na realizację polityk transportowych na swoich obszarach.

2.1.1. Rekomendacje

Tabela 14. Rekomendacje - krajowe i regionalne regulacje dotyczące FTS

Poziom	Rekomendacja	Grupa docelowa
poziom krajowy	Opracowanie jednoznacznych definicji elastycznych form transportu i regulacji w prawie krajowym, umożliwiających funkcjonowanie usług FTS w ramach systemów transportu publicznego.	Rząd / Ustawodawca, Odpowiednie ministerstwa
	Opracowanie rekomendacji krajowych odnośnie możliwości wykorzystania usług FTS w publicznym transporcie zbiorowym w kontekście obowiązujących przepisów.	
poziom regionalny	Wsparcie i lobbowanie zarządów regionalnych (jednostek szczebla regionalnego) na rzecz uwzględnienia systemów FTS w legislacji ogólnokrajowej.	Władze regionalne
poziom lokalny	Podejmowanie uchwał pozwalających na uruchomienie linii transportowych w formule FTS (w zależności od uwarunkowań lokalnych).	Rada Gminy, Rada Miasta

6.2 Obszar [Synt.2] Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych



6.2.1 Synteza

Podczas analizy uwarunkowań i barier dla rozwoju elastycznych systemów transportowych wskazano na niewielki wpływ obecnych regionalnych dokumentów strategicznych na powstanie i rozwój elastycznych systemów transportowych. Dodatkowo znalazło to swoje potwierdzenie w analizie elementów kluczowych dobrych praktyk (brak wskazań w obrębie tego obszaru). Analiza wniosków z przeprowadzonych analiz, przede wszystkim w ramach „Analizy aktualnych uwarunkowań (State-of-the-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego” wskazuje na dwie potencjalne przyczyny.

Po pierwsze większość istniejących dokumentów strategicznych dotyczących zrównoważonych polityk transportowych, czy zagadnień mobilności nie uwzględnia zapisów dedykowanych systemom FTS. Jednym z możliwych powodów jest wciąż niewielka świadomość ogólna zasad działania systemów elastycznych i ich możliwej roli w procesie realizacji polityk transportowych, obecna również na poziomie decyzyjnym. Dodatkowo dokumenty strategiczne charakteryzują się pewną bezwładnością. Powstają lub są aktualizowane na przestrzeni lat, tym samym część elastycznych systemów transportowych, budowanych w oparciu o dynamicznie rozwijające się zaplecze technologiczne (systemy car-sharing, car-pooling, systemy wywoławcze „na żądanie”), mogła jeszcze nie mieć odpowiedniej okazji na uwzględnienie ich w procesie opracowania dokumentów.

Po drugie, znaczna część dokumentów nie posiada mocy wykonawczej. Często ich zadania sprowadzają się do diagnozowania zagadnień problemowych, wskazywania ogólnych kierunków rozwoju systemów transportowych oraz przedstawiania ogólnych zaleceń i rekomendacji w tym zakresie. Oczywiście są też pewne wyjątki w tym zakresie. Przykładowo wsparciem w działaniach władz katalońskich jest dokument Regionalnego Planu Transportu Pasażerskiego, który ustala minimalne standardy dla usług transportu publicznego (m.in. codzienne zapewnienie możliwości dotarcia do stolicy regionu).

Jednak, niezależnie od stopnia bezpośredniego wpływu na realizację polityk transportowych, należy przekreślać wagi dokumentów strategicznych m.in. ze względu na częste powiązanie ich z instrumentami finansowymi, w tym z Regionalnymi Programami Operacyjnymi. W tym kontekście warto wskazać na strategiczny plan na rzecz zrównoważonej mobilności MODU, będący głównym elementem polityki transportowej obszaru Luksemburga, którego realizacja jest ściśle powiązana z finansowaniem zapewnianym z poziomu krajowego.

Dodatkowo w analizie SWOT, jakiej poddano systemy transportowe partnerów projektu wskazano, iż w pierwszej kolejności przy wdrażaniu elastycznych systemów transportowych, pod uwagę brane powinny być istniejące plany i strategie rozwoju dotyczące polityk transportu, opracowane przez władze lokalne, regionalne lub krajowe. Oznacza to, że mimo braku bezpośredniego wpływu na stan prawny, dokumenty strategiczne są istotnym elementem wdrażania i umożliwiania wykorzystania usług FTS w publicznym transporcie zbiorowym, zwłaszcza w kreowaniu odpowiednich postaw i podnoszeniu poziomu świadomości.

W kontekście analizowanych w ramach projektu LAST MILE obszarów turystycznych należy również zauważyć, że analizowane dokumenty strategiczne dotyczące polityk transportowych (przykładowo *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego*) bardzo często pomijają uwarunkowania w postaci ruchu turystycznego, skupiając się na zaspokajaniu potrzeb transportowych mieszkańców. Tym samym nie do końca diagnozują problemy, z którymi zmagają się obszary, co w następstwie prowadzi do braku odpowiednich działań w tym zakresie.

W odniesieniu do sukcesywnie wdrażanych narzędzi planistycznych należy wskazać też na dość powszechne w krajach Europy Zachodniej i wykorzystywane w różnym zakresie **Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan)**, które w roku **2013 zostały uznane za najbardziej kompleksowe instrumenty** w przyjętym przez Komisję Europejską Pakiecie Mobilności Miejskiej. W przeciwieństwie do tradycyjnych planów transportowych prezentują one znacznie szersze podejście do planowania transportu w miastach, gdyż nie ograniczają się wyłącznie do zagadnienia publicznego transportu zbiorowego, pomijając tym samym ważną kwestię transportu indywidualnego, ale na zapewnieniu zrównoważonej mobilności. Plany te skupiają się na działaniach zintegrowanych koordynujących zagadnienia polityki gospodarczej, przestrzennej, społecznej i środowiskowej oraz uwzględniających doświadczenia z różnych środowisk społecznych, sektorów polityki i na różnych szczeblach władzy. Ich cechą szczególną jest podejście partycypacyjne, angażujące w dużym stopniu zarówno mieszkańców, jak i interesariuszy na każdym etapie procesu planowania. Wzmacniania to ich aktywną postawę obywatelską, zmniejszając ryzyko wystąpienia opozycji w stosunku do realizowanych inwestycji. Ważnym aspektem jest również regularna ewaluacja i aktualizacja planu. Dodatkowym impulsem do rozwoju SUMP-ów jest ich kluczowa rola w możliwości ubiegania się o pozyskiwanie funduszy europejskich, dedykowanych rozwojowi infrastruktury transportowej.

W planach mobilności uwzględnia się zarówno tzw. działania „twarde” związane np. z rozbudową infrastruktury, jak i działania „miękkie” takie jak np. organizacja i koordynacja usług typu car-pooling, car-sharing czy transport na żądanie oraz działania edukacyjne i marketingowe, które nie wymagają tak wysokich nakładów finansowych, pomagając równocześnie w szybkim i efektywnym osiągnięciu założonych celów. Realizacja Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej niesie za sobą szereg korzyści, takich jak zwiększenie atrakcyjności przestrzeni publicznej, wzrost zadowolenia dotyczącego funkcjonowania transportu miejskiego, zmniejszenie zatłoczenia komunikacyjnego, poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia powietrza i hałasu generowanego przez transport, a także poprawę zdrowia obywateli.

Nie sposób zauważyć więc, iż SUMP-y stanowią niezwykle efektywne narzędzie do walki z problemami transportowymi współczesnych miast. Jednak planowanie powyższych działań nie powinno ograniczać się wyłącznie do ośrodków miejskich. Zważając na ich pozytywny wkład w zarządzanie mobilnością na obszarach miejskich, za zasadne należałoby uznać **opracowanie podobnych instrumentów planistycznych dla wiejskich obszarów turystycznych**, gdzie sezonowość ruchu, wiążąca się ze znacznym napływem turystów stawia szereg licznych wyzwań w realizacji polityk mobilności.

Plany zrównoważonej mobilności w wiejskich regionach turystycznych powinny służyć uporządkowaniu sezonowego ruchu turystycznego i polityki parkingowej oraz zwiększeniu dostępności do celów podróży m.in. poprzez zapewnienie wysokiej jakości i odpowiednio dopasowanego systemu transportu publicznego (w tym elastycznego). Konsekwentne wprowadzenie planów mobilności na wiejskich obszarach turystycznych poprawiłoby warunki życia lokalnych mieszkańców oraz zwiększyłoby komfort wypoczynku wśród odwiedzających. Co istotniejsze, **plany mogą pozwolić na wdrażanie polityk mobilności w sposób strategiczny, konsekwentny i długofalowy.**

6.2.2 Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy

Pomimo braku przykładów elementów kluczowych, w drugim obszarze syntezy zauważalne jest powiązanie dokumentów strategicznych z finansowaniem systemów transportu zrównoważonego (**[Synt.5], [Synt.6] – Instrumenty finansowania**), w tym potencjalnie systemów FTS. Wskazują na to m.in. doświadczenia Luksemburga, gdzie wsparcie rządowe dla projektów mających na celu zmniejszenie samochodowego transportu indywidualnego jest zapewnione na podstawie strategii promującej zmianę w zakresie nowego podziału modalnego transportu (MODU, 2012). Również w Województwie Zachodniopomorskim podstawą do starań o dofinansowanie inicjatywy jest Strategia Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.

6.2.3 Wnioski

- W większości przypadków obowiązujące dokumenty strategiczne nie uwzględniają w swoich zapisach systemów FTS. **Rzadko kiedy łączą też zagadnienia polityki turystycznej z polityką transportową.**
- Zapisy dokumentów strategicznych rzadko kiedy posiadają moc wykonawczą. Nadanie większej wykonalności/wagi prawnej zapisom w dokumentach strategicznych, może zwiększyć szansę ich przełożenia na rzeczywiste działania samorządów czy organizatorów transportu publicznego.
- Analizowane przykłady wskazują, że szansą na zwiększenie roli dokumentów strategicznych jest ich łączenie, w sposób możliwie bezpośredni, z instrumentami finansowania pozwalającymi na realizowanie założonych celów.
- Dobrym tego przykładem są **Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)**, które bardzo często powiązane są z Regionalnymi Programami Operacyjnymi. Podejście SUMP może być również dobrym i skutecznym rozwiązaniem dla obszarów peryferyjnych i turystycznych oraz może umożliwić wdrażanie polityki mobilności w sposób strategiczny, spójny i długoterminowy.
- W kontekście polityk transportowych dokumenty strategiczne skupiają się często na dostępności transportowej w odniesieniu do infrastruktury (dostępności i jakości sieci drogowej i kolejowej, przystanków, dworców, węzłów intermodalnych). **Równorzędnym i równoległym elementem poddawany analizie powinna być dostępność do oferty transportowej i faktyczne zapotrzebowanie mieszkańców na usługi transportowe na danym obszarze** (z uwzględnieniem systemów transportu publicznego, prywatnego, różnorodnych rozwiązań mobilności). Pozwoli to na lepszą diagnozę obszaru z rozpoznaniem białych plam transportowych, w tym również problemowych odcinków ostatniej mili.

6.2.4 Rekomendacje

Tabela 15. Rekomendacje - Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych

Poziom	Rekomendacja	Grupa docelowa
poziom UE	Nacisk na integrację FTS w wytycznych dotyczących transportu i zrównoważonej mobilności (Biała Księga, Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Regionalne Plany Zrównoważonej Mobilności).	Komisja Europejska, Rada Unii Europejskiej
	Dokumenty strategiczne powinny bezpośrednio uwzględniać FTS jako rozwiązania możliwe do zastosowania w pewnych konkretnych obszarach (np. obszary o dużym ruchu sezonowym, obszary peryferyjne). Należy również zdefiniować FTS jako jedną z nowych form publicznego transportu zbiorowego.	
poziom krajowy	Ujęcie wdrażania i rozwoju usług FTS jako elementu publicznego transportu zbiorowego w dokumentach strategicznych szczebla krajowego oraz powiązanie ich w sposób bezpośredni z krajowymi programami finansowania.	Odpowiednie ministerstwa i organy rządowe
poziom regionalny	Uwzględnienie, w regionalnych planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, usług FTS jako elementu publicznego transportu zbiorowego.	Zarząd Regionalny
	Opracowanie regionalnych planów mobilności uwzględniających zastosowanie rozwiązań FTS oraz w równym stopniu odnoszących się do obszarów metropolitalnych, jak i do obszarów o rozproszonej sieci osadniczej.	
	Wsparcie eksperckie i ogólna koordynacja w zakresie opracowywania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności powinna odbywać się na poziomie lokalnym.	
	Możliwie bezpośrednio powiązanie regionalnych planów rozwoju transportu publicznego z instrumentami finansowania.	Zarząd Regionalny/ Instytucje odpowiedzialna za programy operacyjne
	W strategiach i dokumentach dotyczących transportu należy uwzględniać zagadnienia dotyczące turystyki. Odpowiednie dokumenty i koncepcje dotyczące rozwoju turystyki powinny odnosić się do kwestii transportu i zrównoważonej mobilności.	Zarząd Regionalny, Wydział Transportu i Wydział Turystyki
	Strategie transportowe powinny uwzględniać nie tylko dostępność infrastruktury transportowej, ale także jakość dostępnych usług transportu publicznego.	Władze Regionalne i podległe im jednostki
poziom lokalny	Należy opracowywać i wdrażać plany zrównoważonej mobilności uwzględniające rozwiązania z zakresu FTS.	Rada Gminy, Rada Miasta
	Należy uwzględniać wzajemne relacje pomiędzy transportem i turystyką w planach i dokumentach strategicznych na poziomie lokalnym.	

6.3 Obszar [Synt.3] Zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych



6.3.1 Synteza

Na podstawie zidentyfikowanych uwarunkowań i barier instytucjonalnych wskazuje się, że nieobecność zintegrowanego (nadrzędnego) organizatora transportu publicznego może stanowić znaczące utrudnienie przy wdrażaniu rozwiązań FTS. Wynika to z zaobserwowanej sytuacji, że gminy (szczególnie niewielkie) nie posiadają wykształconych struktur pozwalających im na organizowanie i zarządzanie transportem. Zadania obsługi transportowej są często zlecane podmiotom zewnętrznym (np. dowozy dzieci do szkół) lub realizowane są z poziomu szczebla ponadgminnego (np. przewozy kolejowe organizowane i zarządzane ze szczebla regionalnego i krajowego). Pozostałe usługi transportowe na obszarze gmin świadczone są przez komercyjne podmioty prywatne.

Wszyscy partnerzy projektu przewidują (większe lub mniejsze) trudności w przypadku, kiedy to na gminy zostanie scedowany obowiązek zarządzania różnymi usługami dotyczącymi mobilności. Trudności mogą wiązać się m.in. z obciążeniami związanymi z administracją, dodatkowym nakładem pracy oraz organizacją płatności i rozliczeń itd. Analizy SWOT dla poszczególnych regionów wskazują dodatkowo, że braki w wiedzy i doświadczeniu gmin w zakresie zarządzania transportem (również w formie systemów FTS) mogą prowadzić do oporu władz i przewoźników przed wdrażaniem tego typu usług.

Polski partner regionalny wskazał na zagrożenia związane z delegowaniem odpowiedzialności we wszystkich typach FTS. Zasadniczo są one związane z możliwym (nieokreślonym na etapie wdrażania usług), nowym zakresem obowiązków i odpowiedzialności poszczególnych podmiotów. We wczesnych etapach realizacji elastycznych systemów transportowych można spodziewać się szeregu problemów związanych z brakiem doświadczenia w ich wdrażaniu, zwłaszcza w dziedzinach, w których poziom i podział obowiązków nie został wyraźnie określony. Problemy mogą być związane przede wszystkim z odpowiedzialnością prawną i zasadami finansowymi, ale również z nadzorowaniem i kontrolą jakości usług.

Partner z Luksemburga wskazał na zagrożenia, związane z koniecznością zwiększenia obciążenia gmin nowymi zadaniami. Ze względu na to, że większość gmin obszaru Luksemburga jest niewielka i nie posiada dużej liczby pracowników na szczeblu samorządowym i administracyjnym, nowe obowiązki mogą stać się barierą dla wdrażania FTS. W związku z powyższym, partnerzy projektu wskazali, że w procesie wdrażania i zarządzania FTS, konieczne jest powołanie lub uzyskanie wsparcia ze strony odpowiedniego koordynatora (często wyższego szczebla). W szczególności istotne jest to w zakresie wsparcia organizacyjnego i prawnego, pomagającego w odpowiednim wdrożeniu rozwiązania wspierającego prowadzenie polityki informacyjnej, a także wspierającego przygotowanie i zabezpieczenie odpowiedniego zaplecza finansowego.

W tym obszarze syntezy znalazły się cztery elementy kluczowe zidentyfikowanych dobrych praktyk, które w różny sposób wykorzystwały struktury organizacyjne w zakresie skutecznego wdrożenia.

Austriacki system DefMobil (bus na żądanie) powstał między innymi dzięki systemowemu wsparciu ze strony regionalnego związku transportowego (organizatora i koordynatora transportu na szczeblu regionalnym), działającego na obszarze Wschodniego Tyrolu (Verkehrsverbund Tirol

- VVT). Po skutecznym wdrożeniu, zarządzanie i finansowanie systemu DefMobil zostało przejęte przez VVT, a samo rozwiązanie stało się częścią regionalnego systemu transportu publicznego. Ten rodzaj kompleksowego wsparcia skutecznie zachęcił gminy do podjęcia wyzwania jakim jest uruchomienie systemu FTS.

Przykłady katalońskiego pociągu z Lleida do La Pobla de Segur (z przystankami na żądanie) oraz autobusowej linii sezonowej nr 209 w Warnie, pokazują z kolei, że istniejące dedykowane struktury związane z organizacją transportu publicznego powinny być pierwszym adresatem zadań związanych z wdrażaniem systemów FTS. Określona struktura administracyjna, zakres kompetencji, wykorzystanie posiadanych zasobów oraz dostępne zaplecze merytoryczne i finansowe sprawia, że rozwiązania FTS mogą być wdrażane znacznie sprawniej i bez konieczności tworzenia dla nich zupełnie nowych struktur organizacyjnych. Są też dzięki temu lepiej ujęte w całościowym kontekście transportowym.

Ostatni przykład to Nadmorska Kolej Wąskotorowa. W tym wypadku kluczowym elementem dla odniesienia sukcesu było uporządkowanie struktury własnościowej i organizacyjnej jednostek związanych z obsługą i zarządzaniem koleją nadmorską. Powstał jeden zintegrowany podmiot należący do gminy, ale posiadający szeroką autonomię decyzyjną w kontekście zarządzania i rozwoju usługi. Stworzenie nowego podmiotu organizacyjnego stało się dobrym rozwiązaniem m.in. dzięki temu, że otrzymał on szeroki zakres kompetencji.

6.3.2 Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy

Oprócz wykazanego w [Synt.1] powiązania z obowiązującym stanem prawnym, zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych powiązana jest ściśle ze współpracą i koordynacją [Synt.4] (podjęcie wspólnego zarządzania transportem publicznym, partnerstwo publiczno-prywatne - wszystkie potrzebują oparcia w jasnych zapisach ustawowych) oraz zwiększaniem świadomości i polityką informacyjną [Synt.7] (zwiększenie poziomu świadomości wśród decydentów ułatwia wypracowanie modeli wspólnego zarządzania i wprowadzania nowych form transportu).

6.3.3 Wnioski

- Gminy (organizatorzy transportu szczebla gminnego) w wielu przypadkach nie podejmują się wdrażania usług FTS, ze względu na szeroki zakres nowych obowiązków oraz brak odpowiedniej wiedzy i doświadczenia. Często **nie posiadają też odpowiednich struktur** (w ramach własnych jednostek lub powołanych podmiotów) odpowiedzialnych za realizację polityk transportowych, zwłaszcza za ich organizację i zarządzanie (w tym systemami FTS).
- Wdrażanie usług FTS w ramach istniejących struktur organizacji transportu (lokalnych i regionalnych) znacznie usprawnia i ułatwia proces.
- W wypadku wykształcenia nowych struktur, na potrzeby uruchomienia FTS, należy zadbać o **szeroki zakres ich kompetencji i autonomii**.
- Zapewnienie odpowiedniego **wsparcia ze strony organizatora wyższego szczebla** (np. regionalnego), koordynującego wdrażanie polityk transportowych, zachęca gminy do odważniejszego podejmowania zadań uruchamiania usług FTS.

6.3.4 Rekomendacje

Tabela 16. Rekomendacje - zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych

Poziom	Rekomendacja	Grupa docelowa
poziom krajowy	Promowanie współpracy pomiędzy sektorem transportu, turystyki i środowiska (np. w formie platformy zarządzania lub współpracy).	Organizacje transportowe, turystyczne i środowiskowe, członkowie organów politycznych na poziomie regionalnym
poziom regionalny	Koordinacja działań organizatorów transportu (w tym związków transportowych), współpraca z nimi na poziomie regionu.	Władze regionalne i podległe im jednostki
	Opracowanie wsparcia systemowego ze szczebla regionalnego, na rzecz rozwoju elastycznych systemów transportowych na szczeblu gminnym i ponadgminnym.	Władze regionalne i podległe im jednostki
	Gromadzenie i koordynowanie informacji o ofercie transportowej na obszarze całego regionu (umożliwienie wskazania „białych plam” w dostępności transportowej).	Władze regionalne, Wydział Transportu i Wydział Turystyki, organizacje turystyczne

6.4 Obszar [Synt.4] Współpraca i koordynacja na poszczególnych poziomach



6.4.1 Synteza

Zebrane doświadczenia wskazują, że brak współpracy i odpowiedniej koordynacji działań może być jedną z podstawowych barier przy wdrażaniu systemów FTS.

Czterech partnerów projektu w pełni zidentyfikowało (Polska, Bułgaria) lub częściowo określiło (Hiszpania i Austria) możliwe bariery, spowodowane ryzykiem we współpracy między lokalnymi grupami interesariuszy, uczestniczącymi w fazie planowania, wdrażania i zarządzania. Głównymi powodami konfliktów mogą być m.in. niedostateczna komunikacja, brak doprecyzowanego zakresu kompetencji oraz rozbieżne oczekiwania odnośnie funkcjonowania usługi. Pozostali partnerzy regionalni również zidentyfikowali ryzyko związane z koordynacją i komunikacją, szczególnie między gminami, operatorami transportu i reprezentantami przewoźników prywatnych, przede wszystkim branży taksówkarskiej. Brak odpowiedniej komunikacji pomiędzy ważnymi interesariuszami procesu często doprowadza do sytuacji patowej, w której żadna ze stron nie czerpie korzyści z wdrożenia nowego rozwiązania.

Przy organizacji systemu należy położyć nacisk na współpracę z innymi operatorami systemów transportowych, aby koordynować harmonogramy i przekazywać wzajemnie informacje, w celu budowania kompleksowej oferty. Niewłaściwa współpraca pomiędzy potencjalnym użytkownikiem, a organizatorem usługi (np. w zakresie wyznaczania konkretnych miejsc potrzebnej infrastruktury, określania sposobu działania usługi, wysokości opłat i taryf lub sposobu komunikacji) może powodować niechęć użytkowników do korzystania z systemu.

W analizie SWOT często wskazywano na niedostateczną współpracę pomiędzy regionalnymi interesariuszami oraz odmienne oczekiwania i potrzeby poszczególnych gmin, które kwalifikowano

jako słabe strony i zagrożenia we wdrażaniu elastycznych systemów transportowych. Jednocześnie łączenie interesariuszy poprzez władze regionalne (Tyrol) oraz uregulowanie współpracy z sektorem prywatnym (Województwo Zachodniopomorskie) było wskazywane jako mocna strona wdrażania usług FTS. Wśród szans na rozwój elastycznych systemów transportowych partnerzy wskazywali wzmocnienie współpracy pomiędzy sektorem turystyki i transportu.

Budowanie współpracy jest szczególnie istotne w wypadku dążenia do integracji. Współpraca pomiędzy podmiotami, zwłaszcza w zakresie koordynacji rozkładów jazdy i systemu informacji o możliwych połączeniach i istniejących usługach elastycznych z platformami i systemami informacji o transporcie publicznym (tj. planerami podróży, planerem dla transportu publicznego) została zaklasyfikowana w analizie uwarunkowań i barier jako niewystarczająca, przez wszystkich regionalnych partnerów projektu. Większość już istniejących publicznych platform informacyjnych, związanych z planowaniem podróży, często uwzględnia jedynie publiczne (regularne) usługi transportowe, pomijając ofertę działających usług transportu elastycznego, czy też pełną ofertę przewoźników prywatnych. Zwłaszcza systemy transportowe typu pooling i sharing są całkowicie wykluczone ze zintegrowanych systemów informacyjnych.

Pokonanie wyzwania jakim jest wypracowanie odpowiedniego modelu współpracy w wielu przypadkach prowadzi do skutecznego wdrożenia FTS. Dowodem na to może być wskazanie w ramach tego obszaru syntezy aż siedmiu elementów kluczowych dobrych praktyk. Przekłada się to bezpośrednio na znaczenie zagadnienia współpracy i koordynacji dla powodzenia przedsięwzięcia. Poziomy współpracy są różnorodne, zależne od uwarunkowań organizacyjnych, infrastrukturalnych, prawnych czy społecznych.

Przykłady systemów DefoMobil czy kolei z przystankami na żądanie z Lleida do La Pobla de Segur są efektem współpracy już na poziomie systemowej organizacji transportu. DefMobil, mimo że jest inicjatywą zbudowaną dzięki działaniom lokalnych interesariuszy, jest systemem mocno powiązany (np. poprzez dofinansowanie) ze wspomnianym już związkiem transportowym VVT. Pociąg z Lleida do La Pobla de Segur jest realizowany w oparciu o szeroką współpracę wielopoziomową i wielosektorową, która została określona już na samym starcie, jako jeden z głównych czynników decydujących o powodzeniu projektu. W obydwu przypadkach współpraca odbywa się również w zakresie już przywołanych, skoordynowanych polityk informacyjnych.

Współpraca może być skutecznie budowana również w skali lokalnej. Ścisła współpraca pomiędzy przewoźnikiem a gminą, na przykładzie systemu NightRider, pozwala na rzetelne określenie faktycznego zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego i wypracowanie optymalnego modelu taryfowego dostosowanego do zamożności gminy i jej mieszkańców. Z kolei zaangażowanie w ramach współpracy szerokiej grupy lokalnych interesariuszy, jak w wypadku systemu Flugs, może znacząco zmniejszyć koszty realizacji systemu i rozłożyć obciążenie finansowe. Dzielenie się zadaniami odciąża gminę (organizatora transportu) i jednocześnie poszerza grupę odpowiedzialnych za FTS podmiotów (większa akceptacja i zaangażowanie).

Budowanie współpracy jest też działaniem związanym z łączeniem lokalnych i regionalnych potencjałów. Może opierać się bezpośrednio na promocji i wzajemnej informacji o usługach transportowych, tak jak ma to miejsce w przypadku polskiego systemu BalticBike.pl, który współpracuje z niemiecką siecią wypożyczalni UsedomRad (współpraca mimo podobnego profilu

działania). Może mieć też wyraźny charakter współpracy międzysektorowej, tak jak w przypadku Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej w Polsce czy Nostalgicznego Pociągu i wypożyczalni rowerów Cyklo Tour Spiš na Słowacji. Zarządcy i operatorzy tych systemów współpracują m.in. z podmiotami branży turystycznej, wzajemnie uzupełniając swoje oferty i budując wspólne pakiety turystyczno-transportowe.

6.4.2 Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy

Oprócz wskazanego powiązania, obszaru współpracy i koordynacji z zarządzaniem i organizacją FTS w obszarze **[Synt.3]**, wskazane w niniejszym rozdziale przykłady odnoszą się często do zagadnień związanych z partycypacją i użytecznością systemów FTS **[Synt.8]**. Powiązanie to wynika z konieczności wypracowania przy współpracy kontaktów międzyresortowych i międzybranżowych, również z organizacjami pozarządowymi i mieszkańcami, co daje okazję na poznanie wzajemnych oczekiwań względem sposobu działania FTS. Szeroka współpraca może być również podstawą sukcesu finansowego **[Synt.6]**. Usługa przygotowana przy wsparciu odpowiedniej analizy finansowej, odnoszącej się m.in. do zagadnienia budowania współpracy i koordynacji międzybranżowej, ma większą szansę na ekonomiczną trwałość.

6.4.3 Wnioski

- Współpraca i koordynacja stanowią jeden z najważniejszych elementów w procesie tworzenia i utrzymania usługi FTS. Należy podejmować współpracę pomiędzy samymi samorządami, związkami komunikacyjnymi (stowarzyszeniami), partnerami biznesowymi oraz innymi organizatorami transportowymi i przewoźnikami już funkcjonującymi na rynku, a także użytkownikami.
- Możliwe jest wypracowanie systemu współpracy, nawet pomiędzy podmiotami potencjalnie konkurującymi ze sobą na rynku (wspólne powiększanie grupy docelowej).
- Wskazane jest, aby elastyczne systemy transportowe, skierowane do obsługi ruchu turystycznego, były zarządzane i wdrażane przy ścisłej współpracy z organizacjami turystycznymi i operatorami atrakcji turystycznych. Pozwala to na lepsze dopasowanie usługi, zwiększenie zakresu wykorzystania potencjału turystycznego i dostępności transportowej do atrakcji oraz może pozwolić na współdzielenie kosztów realizacji i utrzymania inwestycji.
- Tam, gdzie jest to możliwe ze względów prawnych i organizacyjnych, należy podjąć współpracę z podmiotami prywatnymi – również w postaci partnerstwa publiczno-prywatnego. Doświadczenie podmiotów komercyjnych może zapewnić odpowiednie wsparcie w zakresie przyjęcia odpowiednich założeń ekonomicznych.
- Niezależnie od stopnia autonomii usługi FTS, należy dążyć do jej skoordynowania z pozostałymi usługami transportu i ich systemami informacji (planerami podróży i uwzględnieniem jej w rozkładach jazdy), dla zwiększenia kompleksowości usług transportowych na obszarze oraz zapewnienia bardziej ekonomicznego wykorzystania zasobów publicznych.
- Jednym z celów współpracy zaangażowanych podmiotów, powinna być możliwa likwidacja barier i ograniczeń, odnoszących się do końcowego użytkownika systemu (np. powołania jednego biletu/ujednoczenia taryfikatora).

6.4.4 Rekomendacje

Tabela 17. Rekomendacje – współpraca i koordynacja na różnych szczeblach zarządzania

Poziom	Rekomendacja	Grupa docelowa
poziom krajowy	Wprowadzenie zapisów w ustawie o samorządzie, umożliwiających podejmowanie współpracy na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego.	Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa
	Zapisy zobowiązujące organizatorów transportu publicznego do koordynacji wszystkich środków transportu na swoim obszarze działania.	
poziom regionalny	Wzmacnianie współpracy pomiędzy interesariuszami, prywatnymi przewoźnikami i organizacjami publicznymi poprzez zapisy w dokumentach strategicznych oraz budowanie instrumentów współpracy i wymiany informacji na poziomie regionalnym.	Władze regionalne i podległe im jednostki
	Koordynacja i integracja polityki informacyjnej odnośnie oferty transportowej z uwzględnieniem rozwiązań FTS. Wdrożenie regionalnej platformy informacyjnej.	
poziom lokalny	Ścisła współpraca z przedstawicielami lokalnej społeczności przy wdrażaniu usług odpowiadających rzeczywistym potrzebom transportowym mieszkańców i turystów.	Organizator transportu na poziomie lokalnym,
	Współpraca z organizacjami turystycznymi i operatorami atrakcji, w kontekście tworzenia polityk transportowych uwzględniających uwarunkowania turystyczne.	Organizator transportu na poziomie lokalnym /związek transportowy na obszarach turystycznych

6.5 Obszar [Synt.5] – Instrumenty finansowania oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)



6.5.1 Synteza

Analiza uwarunkowań i barier wskazuje, że wysokie koszty inwestycyjne oraz niewystarczające wsparcie finansowe lub subwencyjne, gwarantowane ze strony podmiotów zewnętrznych (samorządy regionalne, państwo), z których mogą skorzystać gminy, są jedną z głównych barier w procesie wdrażania rozwiązań FTS. Dodatkowo partnerzy wskazują również na deficyt finansów publicznych (budżetów gminnych), jako słabą stronę rozwoju systemów transportowych.

W regionach Koszyc, Warny, Katalonii i w ramach Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, lokalni interesariusze (podmioty regionalne, gminy), chcący uczestniczyć w procesie wdrażania elastycznych rozwiązań transportowych, mogą mieć obecnie problemy ze znalezieniem odpowiedniego finansowania, na potrzeby nakładów inwestycyjnych potrzebnych na uruchomienie usługi FTS. Często jest to związane np. z nastawieniem regionalnych programów operacyjnych na wspieranie rozwoju transportu publicznego w dużych miastach i aglomeracjach oraz na działania związane z realizacją infrastruktury. Brak jest instrumentów finansowych, skierowanych na potrzeby transportowe obszarów wiejskich, peryferyjnych lub zmagających się z dużą amplitudą

ruchu sezonowego. W zakresie finansowania działań na rzecz mobilności nie przewiduje się też środków na rzecz tzw. działań miękkich (komunikacja z użytkownikiem, edukacja i podnoszenie świadomości, skoordynowana polityka informacyjna).

Z uwagi na nierentowność publicznych regularnych systemów transportowych, wprowadzenie nowego, nieznanego systemu transportowego stanowi duże ryzyko i obciążenie finansowe, szczególnie w momencie uruchamiania usługi. Pozyskanie środków na uruchomienie inicjatywy pozwala na stopniowe pozyskiwanie pasażerów, daje bufor czasowy na ewentualne zmiany oraz pozwala podjąć działania promocyjne. W wybranym obszarze syntezy znalazły się kluczowe elementy czterech dobrych praktyk, zidentyfikowanych w ramach projektu, które związane były z wykorzystaniem funduszy zewnętrznych na wdrożenie lub rozwój rozwiązania FTS.

Pierwszym przykładem jest austriacki DefMobil, który skorzystał z narodowego programu finansowania dla zrównoważonej mobilności („klimaaktiv mobil” - krajowy program działań na rzecz zarządzania mobilnością w postaci funduszu klimatyczno-energetycznego w zakresie rozwoju mikro transportu publicznego). Programy krajowe wspierają podmioty realizujące projekty w zakresie wdrażania konkretnych rozwiązań na rzecz mobilności. Rozwiązania te mają na celu przyczynianie się do redukcji emisji CO₂ i rozwoju tzw. mikro-systemów transportu publicznego na obszarach wiejskich.

System Bummelbus działający w północnym regionie Luksemburga został uruchomiony m.in. dzięki środkom krajowym zapewnionym przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej i Solidarnościowej. Finansowanie systemowe pozwoliło zarówno na dobrze przygotowane uruchomienie systemu, jaki i na jego dalsze trwałe działanie w założonej formule (narzędzie aktywizacji zawodowej osób trwale bezrobotnych).

Motywatorem do wdrażania i rozwoju systemów FTS są też środki dostępne w ramach funduszy unijnych. Gmina Byala w Regionie Warny wykorzystała fundusze dostępne w ramach regionalnego programu operacyjnego (Program Operacyjny Rozwój Regionów) na zakup środka transportu, co pozwoliło na szybkie uruchomienie nowej usługi transportowej. Z kolei organizator polskiego systemu BalticBike.pl wykorzystał wsparcie dostępne w ramach Europejskiego Funduszu Rybackiego (EFR - European Fisheries Fund), wspierającego działania na rzecz rozwoju przedsiębiorczości na obszarach nadmorskich.

W odniesieniu do wsparcia zewnętrznego, mogącego znacząco wesprzeć wdrażanie i rozwój systemów FTS, należy wspomnieć o instrumentach i programach, które mimo, że nie są oparte na finansowaniu bezpośrednim mogą zapewnić jednak szerokie wsparcie analityczne, dostęp do bazy dobrych praktyk i know-how, zaplecze eksperckie, czy pomoc w promocji i podnoszeniu poziomu świadomości. Wszystkie te działania mogą skutecznie rozwijać projekt bądź przygotować dobre podstawy pod jego realizację. W tym kontekście należy przywołać bogatą ofertę programów unijnych, które mogą wesprzeć działania na wielu płaszczyznach.

Jednym z przykładów dobrej praktyki poznanej przy okazji projektu LAST MILE, która w znacznej mierze skorzystała na wsparciu tego typu programów jest projekt „Alpejska Perła – Werfenweng”. Projekt, który rozwijał się poprzez udział w projektach unijnych, między innymi w ramach Alpine Space Interreg III B (projektu Alpine Awareness, MOBILALP, Alps Mobility II Alpine Pearls), obecnie

jest jednym z najciekawszych przykładów szerokiego podejścia do zagadnienia mobilności na obszarze turystycznym. Jego realizacji przyświecają idee wdrażania rozwiązań niskoemisyjnych, minimalizacji indywidualnego ruchu samochodowego oraz zapewnienia wysokiej jakości systemów transportowych, wspierających mobilność na obszarze. Zrównoważone podejście nie dotyczy jedynie zagadnień transportowych. Na obszarze sukcesywnie wdrażane są liczne rozwiązania minimalizujące zużycie energii i mające na celu skrócenie łańcucha dostaw. W roku 2017 miejscowość została wpisana na listę 100 najbardziej uznanych destynacji turystyki zrównoważonej „Top 100 sustainable destinations 2017”.

6.5.2 Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy

Najistotniejsza z punktu widzenia inicjowania nowej usługi FTS jest możliwość finansowania, która może być często powiązana z dokumentami strategicznymi **[Synt.2]**. Korzystanie z zewnętrznych instrumentów finansowych często wymusza zmiany organizacyjne **[Synt.3]** i motywuje do uporządkowania procesu zarządzania np. poprzez konieczność wskazania podmiotów odpowiedzialnych za odpowiednie zarządzanie powierzonymi środkami. Dodatkowo w kontekście tworzenia programów wspierających i finansujących działania, nie bez znaczenia jest również odpowiedni poziom świadomości osób odpowiedzialnych za ich opracowanie **[Synt.7]**. Posiadanie odpowiedniego stopnia wiedzy odnośnie problematyki ostatniej mili oraz przydatności systemów FTS pozwala na przygotowanie programów wsparcia odpowiadających faktycznym problemom.

6.5.3 Wnioski

- W wielu przypadkach gminy nie posiadają dostępnych środków własnych na realizowanie nowych inicjatyw transportowych, w tym inicjatyw FTS.
- Dostępne wsparcie zewnętrzne w postaci programów szczebla regionalnego, krajowego lub europejskiego jest często motywatorem dla gmin, do podjęcia wyzwania uruchomienia systemu FTS.
- Znaczna część obecnych programów finansowania zewnętrznego nie jest skierowana w sposób bezpośredni na inicjatywy FTS. Istnieje jednak wiele programów zewnętrznych, odnoszących się do FTS w formie podejścia *Mobilność jako usługa* (np. programy integrujące wykluczone grupy społeczne, mobilność elektryczna itp.), które zapewniają wsparcie finansowe.
- W dziedzinie transportu zewnętrzne programy finansowania często skupiają się na działaniach w obszarach miejskich i aglomeracyjnych, związanych w szczególności z obsługą dużych potoków pasażerskich. Brak jest instrumentów finansowych skierowanych na potrzeby transportowe obszarów wiejskich, peryferyjnych lub zmagających się z dużą amplitudą ruchu sezonowego.
- Obecnie istnieje możliwość otrzymania szerokiego wsparcia pozafinansowego, w ramach licznych programów i inicjatyw unijnych, mogącego znacznie wesprzeć rozwój systemów FTS na danym obszarze. Należy jednak zauważyć, że gminy i odpowiedzialne podmioty często nie są świadome ich istnienia bądź nie wiedzą jak z nich skorzystać.

6.5.4 Rekomendacje

Tabela 18. Rekomendacje – instrumenty finansowe oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)

Poziom	Rekomendacja	Grupa docelowa
poziom krajowy	Ujęcie, w planowaniu kolejnej perspektywy finansowej, zagadnień transportu publicznego z wykorzystaniem usług FTS, wraz z uwzględnieniem problemu dostępności transportowej na terenach wiejskich, o rozproszonej sieci osadniczej czy dużej sezonowości.	Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa
	Stworzenie uwarunkowań dla wdrażania i finansowania usług FTS w instrumentach finansowania szczebla krajowego i regionalnego.	
poziom regionalny	Ujęcie w dokumentach strategicznych zapisów dotyczących finansowania na rzecz wdrożenia i systemowego wsparcia dla usług FTS, szczególnie na obszarach wiejskich.	Władze regionalne i podległe im jednostki
	Ujęcie wdrażania i finansowania systemów FTS w regionalnych programach operacyjnych.	
	Prowadzenie aktywnej polityki informacyjnej odnośnie dostępności programów wsparcia (merytorycznego i finansowego) oraz opracowywania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności.	
poziom lokalny	Wspieranie aktywnej postawy w zakresie ubiegania się o dostępne środki, na finansowanie systemowe nowych i istniejących już usług FTS.	Władze gminne, organizacje pozarządowe, związki transportowe

6.6 Obszar [Synt.6] Instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS



6.6.1 Synteza

Wszystkie regiony wskazują na trudność z uzyskaniem bądź wypracowaniem stabilnego modelu długotrwałego wsparcia finansowego, dla wdrażanych systemów transportu elastycznego. W bardzo niewielu przypadkach, gminy mogą liczyć na środki przyznawane na ten cel ze szczebla krajowego, ze strony działających związków i stowarzyszeń transportowych lub ze strony samorządów regionalnych. Dodatkowo w niektórych przypadkach wsparcie finansowe z poziomu krajowego lub regionalnego zależy również od tego, czy cel finansowego zapotrzebowania został ujęty w krajowych lub regionalnych strategiach. **System długofalowego finansowania działań operacyjnych jest jedną z głównych barier związanych z wdrażaniem systemów FTS.** Powodem tego jest spoczywający, w większości przypadków na lokalnym samorządzie (gminie), obowiązek pełnego finansowania usług transportu publicznego na szczeblu lokalnym. Przy swoim bardzo ograniczonym budżecie gminy nie są zmotywowane do podejmowania inicjatyw w tym zakresie, zwłaszcza jeśli wiążą się one ze stałym i trwałym obciążeniem finansowym.

Jak już wspomniano, dostępne, zewnętrzne instrumenty finansowe, odnoszące się do wspierania transportu publicznego, skierowane są głównie na finansowanie zakupu floty transportowej lub inwestowanie w infrastrukturę, nie uwzględniając potrzeb w postaci finansowania długofalowego.

W tym kontekście należy raz jeszcze wskazać, na niewystarczające krajowe i regionalne programy wsparcia oraz instrumenty finansowe, dzięki którym możliwe byłoby łatwiejsze wdrażanie elastycznych usług transportowych.

Wśród analizowanych uwarunkowań, często jedynym rozwiązaniem systemowym, wspierającym długofalowe funkcjonowanie usług transportu publicznego, w tym systemów FTS pełniących taką rolę, są ustawowe dopłaty do biletów ulgowych przysługujących uprawnionym grupom społecznym (dzieciom, młodzieży szkolnej, osobom starszym i niepełnosprawnym). Znaczna część przewoźników opiera swoje modele biznesowe właśnie na tej podstawie. Często powoduje to jednak szereg niekorzystnych zjawisk, poczynając od skupienia się jedynie na obsłudze najbardziej rentownych linii transportowych i prowadzenia nieuczciwej konkurencji po nadużywanie systemu (deklarowanie większej liczby przewozów ulgowych niż w rzeczywistości).

Dodatkowo w wypadku wprowadzania rozwiązań systemowych, wspierających długofalowe dofinansowanie usług transportu publicznego, w tym usług FTS trzeba pamiętać o zapewnieniu zasad uczciwej konkurencji. Przykładowo, jeśli usługa ma być opłacalna finansowo dla operatora (bez korzystania z dopłat ze środków publicznych), musi być często realizowana w ramach najbardziej rentownych linii transportowych. W takim przypadku silna konkurencja ze strony innych przewoźników rywalizujących o tę samą grupę klientów może stanowić barierę dla wdrażania usługi elastycznej. Natomiast w przypadku wspomnianego dodatkowego dotowania takich usług, działających na tych samych trasach co przewoźnicy prywatni, będzie widoczny wyraźny opór ze strony sektora prywatnego oraz zarzuty nieuczciwej konkurencji.

Obecnie większość analizowanych systemów FTS, przy braku odpowiedniego wsparcia systemowego, często musi radzić sobie na zasadach rynkowych. Regionalny partner ze Słowacji wskazuje, że istniejące systemy FTS (np. systemy wypożyczania rowerów i turystyczny pociąg do wydarzeń sezonowych) są wdrażane na zasadzie komercyjnej i uzyskują wsparcie od sponsorów. Podobne spostrzeżenia mają pozostali partnerzy projektu, wskazując również na potrzebę współpracy publiczno-prywatnej, międzyinstytucjonalnej bądź konieczność pozyskania sponsoringu w zakresie długotrwałego finansowania usług FTS.

Analiza elementów kluczowych dobrych praktyk potwierdza, że zapewnienie odpowiedniego modelu finansowania długofalowego jest podstawą do skutecznego wdrożenia FTS. Aż osiem dobrych praktyk zostało powiązanych z tym obszarem syntezy, co potwierdza rolę długofalowego finansowania oraz podejścia biznesowego, pozwalającego na samofinansowanie lub utrzymanie rentowności usługi. Znalazły się tutaj zarówno systemy FTS powstałe z inicjatywy samorządowej i prowadzone przez samorządy lub podległe im instytucje, jak również inicjatywy prywatne, które funkcjonują na rynku usług komunikacyjnych jako przedsiębiorstwa niezależne. Działające modele i podejścia do tematyki związanej z zagadnieniem finansowania długofalowego mogą mieć bardzo różnorodną formę.

System Bummelbus, działający na obszarze północnych regionów Luksemburga, jest jednym z niewielu przykładów systemów FTS zbudowanych w oparciu o systemowe i stałe finansowanie ze szczebla krajowego (wsparcie ministerstwa). Należy jednak raz jeszcze podkreślić, że inicjatywa Bummelbusa realizuje cele zarówno w odniesieniu do polityki transportowej, jak i społecznej, przez co stanowi doskonały przykład szerokiego i wieloaspektowego zastosowania usług elastycznych.

W kontekście wsparcia systemowego należy ponownie przywołać przykład austriackiego systemu DefMobil, którego działanie jest finansowane w części przez regionalny związek transportowy. Dodatkowo przez okres trzech lat system wspierany był środkami z narodowego programu klima:aktiv. Taki rodzaj wsparcia pozwolił gminom na podjęcie ryzyka związanego z uruchomieniem FTS, nie wiążąc ich nadmiernymi zobowiązaniami finansowymi.

System Flugs, będący publicznym systemem carshering w mieście Lienz, jest przykładem rozsądnego podejścia do ekonomicznej strony FTS. Już na etapie wdrażania systemu przyjęto założenie możliwej redukcji kosztów operacyjnych (ekonomiczny napęd elektryczny, niskie raty leasingowe, wsparcie lokalnych aktywistów i wolontariuszy). Opracowany program taryfowy, już przy niewielkiej grupie użytkowników pozwala na samofinansowanie się usługi. Pozwoliło to na sprawniejsze wdrożenie usługi oraz jej dalsze optymalizowanie bez potrzeby nadmiernego obciążania organizatora.

Skuteczne i długofalowe wdrożenie usługi taksówek na żądanie w katalońskiej dolinie Vall de Boi było z kolei efektem wypracowania odpowiednich regulacji, pozwalających na zapewnienie korzyści ekonomicznych wszystkim zaangażowanym podmiotom (rentowość dla przewoźnika, brak wydatków dla gminy, rozsądna dostępność cenowa dla użytkownika). Podobny efekt ma też ścisła współpraca pomiędzy gminami a operatorem systemu NightRider, działającego na obszarze Luksemburga. Dobre rozpoznanie potrzeb gmin i lokalnych uwarunkowań pozwala na indywidualne dopasowanie planów taryfowych. Powyższe rozwiązania stanowią przykład na możliwe wypracowanie odpowiednich modeli operacyjnych, przy odpowiedzialnym i zaangażowanym podejściu wszystkich stron procesu.

Pozostałe systemy FTS, działające na zasadach komercyjnych takie jak Nadmorska Kolej Wąskotorowa i system BalticBike.pl w Polsce, czy Cyklo Tour Spiš na Słowacji swój sukces zawdzięczają dobrze opracowanemu modelowi biznesowemu. Aktywne poszukiwanie nowych opcji i źródeł finansowania oraz minimalizowanie kosztów operacyjnych sprawia dodatkowo, że systemy te są bardziej otwarte na zmiany i innowacje mogące wesprzeć rozwój usługi i jej rentowność.

Podsumowując, zarówno rozwiązania finansowania systemowego, jak i działania na rzecz redukcji kosztów czy budowania odpowiednich modeli biznesowych dążą przede wszystkim do zapewnienia stabilności i trwałości rozwiązań. Zmniejszenie obciążania finansowego gmin, pozwala im na spokojne i systematyczne dopasowywanie i ewaluację usługi FTS. Podmioty prywatne mogą uzyskiwać większą rentowność i zakładać perspektywiczne rozwijanie usługi.

6.6.2 Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy

Zagadnienie finansowania długofalowego czy samofinansowania związane jest nierozdzielnie z odpowiednim wyborem grupy docelowej **[Synt.8]** oraz prawidłowymi założeniami budżetowymi. Budowanie modelu długotrwałego finansowania usługi FTS może być oparte o budowanie sieci współpracy zaangażowanych podmiotów **[Synt.4]**, pozwalającej na współdzielenie odpowiedzialności finansowej. W odniesieniu do tworzenia zewnętrznych instrumentów finansowania nie bez znaczenia pozostaje również wpływ zwiększania świadomości i prowadzenia odpowiedniej polityki informacyjnej w tym zakresie **[Synt.7]**.

6.6.3 Wnioski

- Wykonywanie usług transportowych, również w ramach systemów elastycznych, na obszarach o małej gęstości zaludnienia i nieatrakcyjnych turystycznie jest nierentowne i stanowi znaczące obciążenie dla gmin. W takich obszarach wdrożenie i utrzymanie systemów FTS jest często tańsze niż tradycyjne regularne systemy transportu publicznego ze względu na ich wyższą wydajność i lepszy stosunek kosztów do korzyści.
- W większości analizowanych regionów brakuje systemowego modelu finansowania (krajowego i regionalnego) dla usług FTS niezależnie od ich typów.
- Brak wypracowanego modelu finansowania długofalowego może sprawiać, że gminy nie podejmą się realizacji FTS pomimo dostępu do istniejących programów finansowych, pozwalających na początkowe uruchomienie usługi (zakup pojazdów, systemów, realizacje inwestycyjne).
- W przypadku posiadanych przez gminy doświadczeń, związanych z nierentownością publicznych regularnych systemów transportowych, wprowadzenie nowego, nieznanego systemu transportowego stanowi duże ryzyko. Pozyskanie środków na uruchomienie i podtrzymanie inicjatywy (szczególnie przez okres pierwszych lat działania) pozwala na stopniowe pozyskiwanie pasażerów, daje bufor czasowy na optymalizację oraz pozwala podjąć działania promocyjne.
- Wprowadzane finansowanie systemowe musi być realizowane z zachowaniem zasad uczciwej konkurencji i dostępu do rynku, w celu uniknięcia potencjalnych konfliktów.
- Inicjatywy FTS działające na obszarach turystycznych mogą uzyskiwać rentowność bez wsparcia publicznego pod warunkiem opracowania odpowiedniego modelu biznesowego.
- Rzetelna analiza kosztów oraz dążenie do ich minimalizacji, szczególnie w okresie początkowym, pozwala na spokojne i merytoryczne modyfikowanie systemu pod kątem jego optymalnego dopasowania do grupy docelowej.
- Możliwe jest wypracowanie modeli ekonomicznych FTS korzystnych dla wszystkich zaangażowanych podmiotów, przy zapewnieniu ich odpowiedzialnego i uczciwego podejścia.
- Systemy FTS mogą często o wiele skuteczniej i taniej wykonać zadania transportowe w porównaniu do tradycyjnych systemów regularnych, jednak gminy nie są zmotywowane do wykonywania analiz w tym zakresie (dodatkowe koszty).

6.6.4 Rekomendacje

Tabela 19. Rekomendacje – instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS

Poziom	Rekomendacja	Grupa docelowa
poziom krajowy	Opracowanie i uruchomienie programów krajowych, pozwalających na systemowe wsparcie finansowe systemów FTS, jako priorytetowo stosowanych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, rozproszonej sieci osadniczej oraz dużej amplitudzie ruchu sezonowego.	Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa
	Opracowanie zaleceń krajowych, dotyczących przeprowadzenia analizy ekonomicznej i porównawczej systemów regularnych i elastycznych przy uruchamianiu usługi transportowej do obsługi obszarów o niskiej gęstości zaludnienia, rozproszonej sieci osadniczej oraz dużej amplitudzie ruchu sezonowego.	

poziom regionalny	Opracowanie i uruchomienie programów regionalnych pozwalających na systemowe wsparcie finansowe systemów FTS jako priorytetowo stosowanych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, rozproszonej sieci osadniczej oraz dużej amplitudzie ruchu sezonowego.	Władze regionalne i podległe im jednostki
poziom lokalny	Podejmowanie działań miękkich – promocja i edukacja w zakresie ekonomicznych aspektów elastycznych systemów transportowych.	Samorząd gminny, organizacje transportowe, przewoźnicy i operatorzy
	Wprowadzanie dodatkowych opłat dla użytkowników transportu indywidualnego (opłaty parkingowe), jako podstawy finansowej dla usług FTS na poziomie lokalnym.	Samorządy gminne i zarządcy infrastruktury transportowej
	Wykorzystanie możliwej rentowności publicznych FTS w sezonie turystycznym, na rzecz dofinansowania działań usług transportowych w pozostałej części roku.	Samorządy gminne i organizatorzy transportu

6.7 Obszar [Synt.7] – Zwiększanie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS



6.7.1 Synteza

W ramach analizy stwierdzono, że informacje dotyczące istniejącej oferty transportu elastycznego są zazwyczaj dostępne dla ogółu społeczeństwa. Wskazują na to przykłady większości partnerów projektu (Tyrol, Katalonia czy Województwo Zachodniopomorskie). Informacje o systemach FTS są dystrybuowane poprzez platformy internetowe, media lokalne, platformy komunikacyjne, organizacje i podmioty turystyczne, urzędy gminne oraz poprzez tzw. przekazy ustne. Zazwyczaj jednak dotyczy to usług FTS zdefiniowanych jako element systemu transportu publicznego.

Natomiast wśród zdiagnozowanych barier w większości regionów należy wymienić brak centralnej platformy informacyjnej oraz brak odpowiedniego poziomu współpracy pomiędzy usługodawcami transportowymi i podmiotami turystycznymi. Współpraca pomiędzy zaangażowanymi stronami jest niezbędna dla prawidłowego obiegu informacji dotyczących dostępnej oferty systemów FTS.

Prawdziwą przeszkodą dla wdrożenia elastycznych systemów transportowych jest stwierdzony ogólny brak wiedzy o transporcie zrównoważonym i istnieniu systemów FTS, ich zaletach i wadach oraz ogólnych zasadach ich funkcjonowania. Pierwszym krokiem w pokonywaniu tej bariery powinna być edukacja, przede wszystkim decydentów, usługodawców, operatorów i potencjalnych użytkowników. Niestety, w tym zakresie wszystkie regiony wskazały na brak lub niedostateczną jakość działań i programów edukacyjnych dotyczących transportu zrównoważonego i mobilności. Istniejące programy skierowane są głównie do dzieci i młodzieży, brak jest natomiast działań edukacyjnych skierowanych do podmiotów bezpośrednio zaangażowanych w planowanie, organizację i zarządzanie systemami transportu publicznego.

Potwierdzają to wnioski z analiz SWOT. Jako mocną stroną kondycji transportu zrównoważonego wymienia się wprawdzie jego pozytywne postrzeganie i gotowość większości samorządów do opracowania działań na rzecz zrównoważonej mobilności (np. w celu pokrycia zapotrzebowania transportowego na odcinku ostatniej mili). Równocześnie jednak, po stronie zagrożeń wskazano na częsty brak zrozumienia ze strony decydentów, odnośnie zasad działania FTS i faktycznej wagi

systemów zrównoważonej mobilności w procesie realizacji skutecznych polityk transportowych. W związku z tym działania na rzecz podniesienia świadomości lokalnych decydentów i interesariuszy powinny być jednymi z pierwszych priorytetów w procesie skutecznego wdrażania i rozwoju elastycznych systemów transportowych.

W kontekście elementów kluczowych zidentyfikowanych praktyk, szczególną uwagę zwrócono na te przypadki, w których różne formy działań edukacyjnych i zwiększających świadomość wpłynęły na trwałe i skuteczne wdrożenie dobrej praktyki.

Wdrażanie katalońskiego pociągu z Lleida do La Pobla de Segur z przystankami na żądanie, powiązane było z szeregiem akcji promocyjnych i kampanii skierowanych do potencjalnych użytkowników. W większości opierały się one na powiązaniu z kontekstem regionalnym, jak w wypadku kampanii #LoTrenDeTots# (zmiana identyfikacji wizualnej składu na kojarzącą się z regionem). Działania informacyjne skupiały się na podkreśleniu, że nowa usługa została stworzona z myślą o mieszkańcach, a jej uruchomienie zwiększa potencjał regionu. Wpłynęło to na wzrost akceptacji dla wdrożonego rozwiązania i poczucia jego przynależności do regionu.

Kampanie informacyjne i działania promocyjne mogą być skuteczne również przy niewielkiej skali i zakresie. Wystarczy, że zaadresują swoje działania do odpowiedniej grupy docelowej. Zwiększenie świadomości zalet systemu DefMobil opiera się m.in. na aktywnych działaniach promocyjnych i edukacyjnych skierowanych do dzieci i młodzieży. DefMobil posiada uprawnienia do wykonywania przewozów szkolnych i przedszkolnych, które stanowią jedną z głównych grup wykonywanych usług. Podnoszenie świadomości sprawia, że dzieci i młodzież, a w następstwie ich rodzice i opiekunowie postrzegają system DefMobil jako podstawowy (domyślny) środek transportu.

6.7.2 Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy

Proces edukacji i działania na rzecz zwiększania poziomu świadomości związane są w mniejszy lub większy sposób ze **wszystkimi obszarami syntezy**. Zwiększenie świadomości jest bardzo często wzajemnie powiązane z partycypacją społeczną i użytecznością systemu **[Synt.8]**, wpływa również na skuteczne i świadome budowanie struktur współpracy, czy koordynację międzybranżową **[Synt.4]**. Świadomość specyfiki i uwarunkowań FTS pomaga w stworzeniu odpowiednio skutecznych i potrzebnych ram legislacyjnych **[Synt.1]** oraz struktur organizacyjnych **[Synt.3]**. Zależność taka występuje również w stosunku do procesów związanych z tworzeniem instrumentów wsparcia zewnętrznego **[Synt.5]**, czy modeli finansowania długotrwałego **[Synt.6]**.

6.7.3 Wnioski

- Zauważalna jest wciąż niska świadomość społeczna, odnośnie systemów zrównoważonej mobilności (szczególnie systemów FTS). Jeśli jednak systemy są znane i rozpoznawalne to ich postrzeganie jest zazwyczaj pozytywne.
- Promocja i działania edukacyjne zwiększają popularność i wzmacniają trwałość działających systemów transportu FTS, szczególnie przy wyraźnym powiązaniu ich z regionem (traktowanie rozwiązania jak „własnego”).
- Działania na rzecz podnoszenia poziomu świadomości mogą mieć różne skale i formy. Kluczowe jest jednak skierowanie ich do odpowiedniej grupy docelowej.
- Programy i działania edukacyjne dotyczące zrównoważonego transportu skierowane są głównie do dzieci i młodzieży (potencjalni przyszli użytkownicy). Brak jednak

profesjonalnych i kompleksowych kampanii skierowanych do decydentów i osób odpowiedzialnych pośrednio za realizowanie polityk transportowych.

- Jeśli wdrożone rozwiązanie zrównoważonej mobilności zaspokaja potrzeby zarówno mieszkańców, jak i turystów, poziom jego akceptacji oraz świadomość społeczna rosną dynamicznie.
- Rozproszone i mało skuteczne systemy rozpowszechniania informacji w zakresie oferty systemów FTS powinny zostać zastąpione przez ujednoczone platformy, zapewniające wszystkim użytkownikom dostęp do informacji o ofercie transportowej (wspólny standard). Ze względu na złożoność i skalę takiego przedsięwzięcia tego typu platformy powinny powstawać na szczeblu regionalnym.
- Informacja o ofercie systemów transportu FTS na obszarach turystycznych powinna być ściśle łączona z informacją o dostępnej ofercie turystycznej, tak by minimalizować konieczność korzystania z transportu indywidualnego.

6.7.4 Rekomendacje

Tabela 20. Rekomendacje – zwiększanie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS

Poziom	Rekomendacja	Grupa docelowa
Poziom UE	Promowanie działań na rzecz zwiększenia poziomu świadomości w zakresie korzyści płynących ze stosowania rozwiązań FTS (np. poprzez wybór tematu Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności ściśle związanego z zastosowaniem FTS na obszarach wiejskich i turystycznych).	Komisja Europejska
Poziom krajowy	Ujęcie w programach szkolnych i edukacyjnych zagadnień związanych z transportem publicznym i zrównoważoną mobilnością.	Odpowiednie ministerstwo
Poziom regionalny	Wprowadzenie platformy informacyjnej, planera podróży w skali regionalnej, obejmującego wszystkie dostępne środki transportu, również te działające na zasadach usług FTS. Dążenie do połączenia platformy informacji o transporcie z platformą wiedzy o dostępnej ofercie turystycznej w regionie.	Władze regionalne i podległe im jednostki
	Szkolenia, spotkania, wizyty studialne dla decydentów, organizatorów transportu i przewoźników na szczeblu regionalnym przybliżające zagadnienia usług FTS i specyfikę ich wdrażania oraz funkcjonowania.	
Poziom lokalny	Organizacja akcji edukacyjnych i promocyjnych – kreowanie nowych postaw mobilności.	Wydziały urzędu gminy, lokalne organizacje pozarządowe, placówki oświaty i wychowania
	Prowadzenie programów edukacyjnych w placówkach szkolnych i przedszkolnych – kreowanie nowych postaw mobilności.	
	Prowadzenie polityki informacyjnej w zakresie związku i wzajemnych powiązań pomiędzy mobilnością, środowiskiem i ochroną zdrowia.	
	Szkolenia, spotkania, wizyty studialne dla decydentów, organizatorów transportu i przewoźników na szczeblu lokalnym, przybliżające zagadnienia usług FTS i specyfikę ich wdrażania oraz funkcjonowania.	Wydziały urzędu gminy, lokalne organizacje pozarządowe

6.8 Obszar [Synt.8] Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS



6.8.1 Synteza

Wszystkie analizy i doświadczenia projektu LAST MILE wskazują, że niezależnie od wypracowanych systemów, posiadanych uwarunkowań, przygotowanych instrumentów finansowych i planistycznych o sukcesie wdrożenia FTS będzie decydował jego użytkownik. Z tego powodu właściwa identyfikacja jego potrzeb, partycypacyjny udział w procesie wdrażania usługi oraz dostosowanie do niego użyteczności systemu jest kluczowe dla powodzenia wszelkich działań.

Podstawą do skutecznego wdrożenia FTS powinno być zdiagnozowanie obszaru, oparte w pierwszej kolejności na zbadaniu faktycznych potrzeb transportowych mieszkańców oraz pozostałych potencjalnych grup docelowych, a następnie dobranie odpowiedniej formy funkcjonowania rozwiązania elastycznego. Badaniu powinny zostać poddane procesy przemieszczenia się mieszkańców i turystów w ramach obszaru oraz poza jego granice, uwzględniające powody takich a nie innych zachowań transportowych.

Przykładowo korzystanie z transportu indywidualnego może być zarówno efektem braku odpowiedniego połączenia w ramach usług transportu publicznego, jak i braku wiedzy o istniejącej ofercie. Dokładne zbadanie lokalnych potencjałów i uwarunkowań pozwala też na uniknięcie błędów związanych np. z bezpośrednim przenoszeniem dobrych praktyk mobilności działających na innych obszarach (np. modele operacyjne systemów *car-sharing* czy *bike-sharing* działające w miastach mogą nie sprawdzać się na terenach wiejskich i w regionach turystycznych).

Proces partycypacji społecznej i zaangażowanie danej grupy użytkowników w proces formowania się i późniejszego wdrażania elastycznych usług transportowych, jest kolejnym niezbędnym czynnikiem decydującym o powodzeniu działań. Udział szerokiego grona interesariuszy w procesie ma dwa szczególne cele. Pierwszym jest przedstawienie na etapie formowania się projektu możliwie wielostronnego i wielopłaszczyznowego podejścia pozwalającego na określenie potencjalnych barier, problemów i wyzwań, a następnie opracowanie szeregu rozwiązań, które pomogą we wdrożeniu FTS. Drugim celem jest dążenie do zaangażowania możliwie szerokiej grupy podmiotów już od momentu powstawania systemu. Wpłyne to na przejście współodpowiedzialności za powodzenie inicjatywy oraz skutecznie powiąże projekt z poziomem lokalnym. Chociaż takie podejście może znacznie wydłużyć proces wdrażania systemu, to niewątpliwie skutkuje jego trwałością.

W kontekście partycypacji społecznej należy jednak zwrócić uwagę na dwa pojawiające się problemy. W wielu przypadkach zmotywowanie lokalnych interesariuszy do wspólnych działań może okazać się niezwykle trudne, m.in. ze względu na wspomniany już niski poziom świadomości w zakresie transportu i zrównoważonej mobilności. Drugim problemem jest brak odpowiedniego przygotowania i doświadczenia gmin (brak kompetentnych liderów), w zakresie skutecznego przeprowadzania procesu partycypacji. Brak odpowiedniego moderowania, motywowania lub nieintencjonalne pomijanie w dyskusji poszczególnych stron może prowadzić do szybkiego zniechęcenia się poszczególnych interesariuszy.

W kontekście użyteczności systemów, wprowadzanie ułatwień związanych z korzystaniem z FTS może odnosić się do wielu zakresów np. technologicznych czy systemowych. Mogą one jednak nieść ze sobą nowe bariery konieczne do pokonania. Przykładowo barierami technicznymi dla rozwoju elastycznych systemów transportowych, opartych w wielu przypadkach na nowoczesnych rozwiązaniach technologicznych, może być brak łatwo dostępnych (cenowo) i prostych we wdrożeniu systemów biletowania, rezerwacji i dyspozycji czy obsługi form płatności. Bariery w tym zakresie wynikają również z braku odpowiedniego doświadczenia gmin i operatorów (wymagana wiedza specjalistyczna) oraz brakujących regulacji i standardów, na co szczególnie wskazywali partnerzy z regionów Hiszpanii i Bułgarii. Jednak praktyki analizowane w ramach projektu, wskazują, że takie systemy mogą być skutecznie wdrożone. Przykładowo, opcje rezerwacji usługi w systemie online są częściowo dostępne w kolejowym transporcie sezonowym (pociągi nadmorskie), działającym na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Usługi transportu elastycznego, realizowane w ramach związków transportowych i pozwalające na rezerwację online, są dostępne w Austrii, Hiszpanii i Luksemburgu. Mimo to, dla prywatnych operatorów lub gmin obsługiwane takich systemów może okazać się zbyt kłopotliwe (zarządzanie, rozliczenia, archiwizacja itp.).

Systemy FTS mogą wyraźnie zyskać na użyteczności dzięki objęciu ich zintegrowanym systemem taryfowym. Brak zintegrowanego systemu taryfowego i rozproszenie procedur na danym obszarze może powodować wiele trudności w kontekście wdrożenia dystrybucji i zakupu biletów oraz systemów rezerwacji i płatności. Hiszpański partner wskazał, że na obszarach dążących do wprowadzenia zintegrowanego systemu taryfowego, jedną z głównych przeszkód jest właśnie trudność we wprowadzeniu zintegrowanych form biletów transportowych. Wiązałoby się to z koniecznością wyposażenia w odpowiednie systemy biletomatów i kasowników wszystkich pojazdów, w tym taksówek i minibusów, które ujęte są w ramy systemów transportu publicznego.

W kontekście użyteczności FTS warto zwrócić również uwagę na bariery związane często z konieczną zmianą przyzwyczajeń użytkowników. Przykładowo barierą dla systemów wywoławczych typu call/dial, może być początkowy opór przed koniecznością wykonania indywidualnych zamówień usługi w centrum dyspozycyjnym lub pamiętanie o konieczności dzwonienia z wyprzedzeniem. Barrierami dla systemów typu pooling i sharing mogą być z kolei trudności związane z procedurą wynajmu, takie jak nadmiernie rozbudowane formalności czy konieczność stosowania nowych rozwiązań technologicznych (systemy mobilne, system on-line), stanowiące przeszkodę np. dla osób starszych lub wykluczonych cyfrowo.

W odniesieniu do elementów kluczowych dobrych praktyk, na ten obszar syntezy wskazały niemal wszystkie przeanalizowane przykłady FTS. Potwierdza to, iż zagadnienia związane z identyfikacją potrzeb, partycypacją społeczną i użytecznością są niezwykle istotne dla osiągnięcia sukcesu frekwencyjnego i finansowego w działaniu systemu elastycznego.

Najliczniejszą grupę stanowią rozwiązania, w wypadku których dobra identyfikacja potrzeb wybranej grupy użytkowników była jedną z głównych podstaw sukcesu. Elastyczne systemy transportowe takie jak DefMobil, Bummelbus i NightRider zostały stworzone z myślą o zaspokojeniu oczekiwań transportowych mieszkańców, jednak swoją ofertę budują w oparciu o różne grupy społeczne i ich odmienne potrzeby. DefMobil skupia się na dowozach dzieci i młodzieży do placówek edukacyjnych oraz zapewnia codzienny, ogólnodostępny transport dla mieszkańców.

System Bummelbus realizuje głównie zadania związane z transportem dzieci i młodzieży na zajęcia pozaszkolne, a NightRider wykorzystuje istniejącą niszę na usługi nocnego transportu weekendowego. Każdy z systemów działa w sposób skuteczny dzięki odpowiedniemu sprofilowaniu usługi.

W przypadku rozwiązań FTS tworzonych z myślą o turystach, oprócz odpowiedniej diagnozy grupy docelowej analizie poddaje się optymalne wykorzystanie potencjału turystycznego i infrastrukturalnego regionu. Autobus turystyczny linii 208 w Warnie został przygotowany pod kątem obsługi osób chcących szybko przemieścić się pomiędzy najczęściej odwiedzanymi obszarami turystycznymi. Nadmorska Kolej Wąskotorowa oraz Nostalgiczny Pociąg adresują swoją ofertę do turystów chcących bez pośpiechu poznawać region (turystka rodzinna), a swoje powstanie zawdzięczają zmodernizowanej i odtworzonej infrastrukturze kolejowej na obszarze. Systemy wypożyczalni rowerów turystycznych BalticBike.pl i Cyklo Tour Spiš skierowane są do turystów aktywnych, a ich potencjał oparty jest o zasoby krajobrazowe i infrastrukturalne obszaru (trasy i ścieżki rowerowe).

Wśród praktyk, które znacząco zyskały na skutecznej partycypacji społecznej należy wskazać taksówki na żądanie w dolinie Vall de Boi oraz system *car-sharing* Flugs. Rozpoczęcie funkcjonowania FTS w dolinie Vall de Boi było efektem ograniczenia wjazdu dla pojazdów indywidualnych na teren Parku Narodowego. Działania partycypacyjne angażujące wiele grup społecznych pozwoliły na złagodzenie oporu społecznego, związanego z wprowadzonymi regulacjami oraz na wypracowanie takiego modelu operacyjno-ekonomicznego wdrożonego FTS, który był korzystny dla wszystkich stron procesu.

Natomiast stworzenie systemu Flugs niemal w całości opierało się na inicjatywie społecznej. Był to jeden z projektów zgłoszonych przez mieszkańców miasta Lienz, mający na celu polepszenie jakości życia na obszarze. Podejście partycypacyjne zaowocowało stworzeniem faktycznego systemu publicznego, z którym utożsamiają się mieszkańcy. Szeroka partycypacja pozwoliła dodatkowo na równomierne rozłożenie kosztów inwestycyjnych i operacyjnych (część podmiotów wspiera system Flugs w ramach wykonywania zadań własnych lub na zasadzie wolontariatu).

System Flugs należy przywołać również w kontekście dbania o dostępność i użyteczność. Uprozczone procedury rezerwacji, jasne warunki korzystania oraz przystępny taryfikator zachęcają do korzystania z systemu, jednocześnie nie zmuszając użytkownika do nadmiernych zobowiązań.

Identyfikacja potrzeb i oczekiwań klienta nie powinna odbywać się jedynie na etapie powstawania systemu. Równie ważna okazuje się stała ewaluacja i usprawnianie rozwiązania FTS.

Dobrym przykładem w tym zakresie jest pociąg z Lleida do La Pobla de Segur z przystankami na żądanie. Stała i systemowa ocena jakości usług, stanu zadowolenia klienta i jego potencjalnych nowych potrzeb pozwala na szybkie reagowanie i wprowadzanie koniecznych usprawnień, co zapobiega odptywowi użytkowników oraz zwiększa poziom zaufania i akceptacji dla systemu.

6.8.2 Powiązania z pozostałymi obszarami syntezy

Zagadnienia objęte polem **[Synt.8]**, podobnie jak obszar **[Synt.7]** związany z edukacją i zwiększaniem poziomu świadomości, tak naprawdę powiązane są bezpośrednio lub pośrednio ze wszystkimi pozostałymi obszarami syntezy. Szczególnie należy zwrócić tu uwagę na ścisłe powiązanie z zagadnieniami współpracy i koordynacji **[Synt.4]**, z którymi wykazują najwięcej punktów wspólnych i faktycznie stanowią źródło sukcesu inicjatywy transportowej opartej o systemy elastyczne.

6.8.3 Wnioski

- Najważniejszym elementem sukcesu działania systemów elastycznych jest odpowiednia diagnoza uwarunkowań oraz dopasowanie do oczekiwań i potrzeb wybranej grupy społecznej.
- Systemy FTS nie muszą skupiać się na całościowym spełnianiu wszystkich oczekiwań społecznych. Skutecznie działają mniejsze rozwiązania dobrze dopasowane do konkretnych, sprofilowanych potrzeb.
- Bardzo często FTS są bezpośrednio związane ze społecznym aspektem mobilności i dostępności. Tworzą nowe miejsca pracy ("zielone" miejsca pracy) i zabezpieczają jedno z głównych praw człowieka - prawo do mobilności (zgodnie z definicją MaaR - Mobility as a right).
- Dialog z użytkownikiem jest podstawą do skutecznego wdrożenia systemu. Powinien być prowadzony w sposób pozwalający na aktywną partycypację społeczną, zarówno na etapie planowania i tworzenia systemu, jaki i w trakcie jego funkcjonowania (ewaluacja).
- Podmioty odpowiedzialne za prowadzenie procesu partycypacyjnego często nie są odpowiednio przygotowane do realizacji tego zadania (brak doświadczenia i dostępu do odpowiedniego wsparcia eksperckiego).
- Z uwagi na specyfikę elastycznych systemów transportowych, w wielu przypadkach ich skuteczne funkcjonowanie oparte jest głównie o nowe cyfrowe technologie komunikacyjne. Należy jednak zadbać o odpowiednią dostępność i prostotę obsługi w celu uniknięcia zjawisk cyfrowego wykluczenia społecznego.
- Stopień złożoności, cena i skomplikowanie systemów teleinformatycznych, służących często do właściwego funkcjonowania FTS, zniechęca organizatorów transportu, operatorów i przewoźników do ich stosowania, a tym samym angażowania się w realizację niektórych form FTS (systemy wywoławcze, systemy sharing).
- Zapewnienie szerokiej dostępności i łatwego korzystania z systemu przez wszystkie grupy społeczne powinno być podstawowym założeniem leżącym u podstawy działania każdego rozwiązania FTS.
- O sukcesie systemów FTS skierowanych do turystów nie decyduje jedynie sprawnie działające rozwiązanie transportowe. Równie ważny jest dobrze powiązany z nim potencjał turystyczny obszaru i zapewniony w ramach systemu dostęp do atrakcji.

6.8.4 Rekomendacje

Tabela 21. Rekomendacje – identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS

Poziom	Rekomendacja	Grupa docelowa
poziom UE	Wskazania do jak najszybszego wypełnienia białych plam na mapie dostępu do internetu, działania na rzecz zapobieżenia wykluczeniu cyfrowemu.	Komisja Europejska, Rada Unii Europejskiej
poziom krajowy	Działania na rzecz zapobieżenia wykluczeniu cyfrowemu na poziomie krajowym.	Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa
	Uruchomienie programów finansowych pozwalających na wspieranie wdrażania systemów FTS, opartych na nowoczesnych systemach teleinformatycznych (działania na rzecz wspierania innowacji).	
poziom regionalny	Działania regionalne na rzecz zapobieżenia wykluczeniu cyfrowemu.	Władze regionalne i podległe im jednostki
	Wsparcie eksperckie i finansowe związane z wdrażaniem systemów FTS opartych na nowoczesnych systemach teleinformatycznych (w ramach wsparcia innowacji).	
	Zapewnienie wsparcia eksperckiego dla poziomu lokalnego na potrzeby przeprowadzanych procesów partycypacji społecznej, związanych z realizacją polityk transportowych (w tym realizacji rozwiązań FTS).	
poziom lokalny	Działania lokalne na rzecz zapobieżenia wykluczeniu cyfrowemu.	Władze lokalne i podległe im jednostki
	Stałe badanie potrzeb komunikacyjnych pasażerów (mieszkańców i turystów) i związana z nimi konieczna aktualizacja polityk transportowych.	
	Aktywowanie społeczności poprzez angażowanie w uzgodnienia i tworzenie planów rozwoju transportu na obszarze gminy.	Władze lokalne i podległe im jednostki, mieszkańcy, lokalne grupy działania, organizacje pozarządowe
	Stworzenie lokalnej platformy współpracy (forum), umożliwiającej wymianę doświadczeń i budowę sieci interesariuszy zaangażowanych w rozwój polityk transportowych obszaru.	




7. Podsumowanie rekomendacji

Przedstawione w poszczególnych obszarach syntezy rekomendacje wynikają z bezpośrednio przeanalizowanych doświadczeń zdobytych w ramach projektu LAST MILE. Opierają się na wynikach analiz regionalnych uwarunkowań, barier i dobrych praktyk, przeprowadzonych przez regionalnych partnerów projektu oraz na wkładzie eksperckim, uwag i opinii zgłaszanych przez interesariuszy uczestniczących w spotkaniach regionalnych. Na podstawie tych informacji i doświadczeń w uruchamianiu i wdrażaniu elastycznych systemów transportowych, opracowano wnioski oraz wynikające z nich zalecenia, z podziałem na różne szczeble zarządzania.

7.1 Poziom UE

Poziom UE to najwyższy, a zarazem najbardziej odległy poziom w odniesieniu do bezpośredniej realizacji wyników projektu. Na tym poziomie zalecenia koncentrują się na dalszym wspieraniu integracji FTS w ramach wytycznych UE, działaniach w zakresie zwiększania świadomości oraz środkach zapobiegających wykluczeniu cyfrowemu.

Tabela 22. Rekomendacje na poziomie UE

Obszar działania		Rekomendacje	Grupa docelowa
	[Synt.2] – Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych	Nacisk na integrację FTS w wytycznych dotyczących transportu i zrównoważonej mobilności (Biała Księga, Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Regionalne Plany Zrównoważonej Mobilności). Dokumenty strategiczne powinny bezpośrednio uwzględniać FTS jako rozwiązania możliwe do zastosowania w pewnych konkretnych obszarach (np. obszary o dużym ruchu sezonowym, obszary peryferyjne). Należy również zdefiniować FTS jako jedną z nowych form publicznego transportu zbiorowego.	Komisja Europejska, Rada Unii Europejskiej
	[Synt.7] – Zwiększenie świadomości, polityka informacyjna w odniesieniu do FTS	Promowanie działań na rzecz zwiększenia poziomu świadomości w zakresie korzyści płynących ze stosowania rozwiązań FTS (np. poprzez wybór tematu Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności ściśle związanego z zastosowaniem FTS na obszarach wiejskich i turystycznych).	Komisja Europejska
	[Synt.8] – Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS	Wskazania do jak najszybszego wypełnienia białych plam na mapie dostępu do Internetu, działania na rzecz zapobieżenia wykluczeniu cyfrowemu.	Komisja Europejska, Rada Unii Europejskiej

Wnioski:






Zalecenia i dyrektywy szczebla unijnego przekładają się na prawodawstwo krajów członkowskich. Przygotowanie rekomendacji z projektu LAST MILE na szczebel unijny, a następnie uwzględnienie ich w działaniach i politykach instytucji UE powinno wpłynąć pozytywnie na wspólne kształtowanie priorytetów polityki transportowej, zwłaszcza w kontekście rozwoju systemów FTS. Jednocześnie pozwoli to, w sposób pośredni, na skorzystanie wszystkich krajów członkowskich z wyników projektu. Czerpanie korzyści ze zdobytych doświadczeń, podnoszenie świadomości oraz zwiększanie wiedzy pozytywnie wpłyną na rozwój zrównoważonego transportu w skali europejskiej i przełożą się na poprawę dostępności transportowej, szczególnie na obszarach trudno dostępnych bądź o małej gęstości sieci osadniczej.




Wdrożenie usług FTS w krajach zjednoczonej Europy wpisuje się w ogólnoświatowe dążenie do ograniczenia emisji CO₂ i zapobiegania procesom wykluczenia społecznego. Jednocześnie zapisy odnoszące się do elastycznych systemów transportowych zawarte w programach funduszy europejskich, otworzą drogę do finansowania inicjatyw opartych o usług FTS.

7.2 Poziom krajowy

Zalecenia na poziomie krajowym odnoszą się głównie do przepisów prawnych dotyczących publicznego transportu zbiorowego i możliwości wdrożenia wspólnego zarządzania transportem. Z jednej strony przepisy te powinny określać definicje rozwiązań FTS, natomiast z drugiej umożliwiać ich stosowanie w transporcie publicznym. Opracowanie odpowiednich zmian powinno umożliwić organizatorom transportu publicznego korzystanie ze wszystkich dostępnych systemów i form transportu.

Tabela 23. Rekomendacje na poziomie krajowym

Obszar działania	Rekomendacje	Grupa docelowa
 [Synt.1] – Krajowe i regionalne regulacje dotyczące elastycznych systemów transportowych	Opracowanie jednoznacznych definicji elastycznych form transportu i regulacji w prawie krajowym, umożliwiających funkcjonowanie usług FTS w ramach systemów transportu publicznego. Opracowanie rekomendacji krajowych odnośnie możliwości wykorzystania usług FTS w publicznym transporcie zbiorowym w kontekście obowiązujących przepisów.	Rząd / Ustawodawca, Odpowiednie ministerstwa
 [Synt.2] – Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych	Ujęcie wdrażania i rozwoju usług FTS jako elementu publicznego transportu zbiorowego w dokumentach strategicznych szczebla krajowego oraz powiązanie ich w sposób bezpośredni z krajowymi programami finansowania.	Właściwe ministerstwa i organy rządowe
 [Synt.3] – Zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych	Promowanie współpracy pomiędzy sektorem transportu, turystyki i środowiska (np. w formie platformy zarządzania/współpracy).	Organizacje transportowe, turystyczne i środowiskowe, członkowie organów politycznych na poziomie regionalnym
 [Synt.4] – Współpraca i koordynacja na poszczególnych poziomach	Wprowadzenie zapisów w ustawie o samorządzie, umożliwiających podejmowanie współpracy na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego. Zapisy zobowiązujące organizatorów transportu publicznego, do koordynacji wszystkich środków transportu na swoim obszarze działania.	Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa
 [Synt.5] – Instrumenty finansowania oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)	Ujęcie, w planowaniu kolejnej perspektywy finansowej, zagadnień transportu publicznego z wykorzystaniem usług FTS, wraz z uwzględnieniem problemu dostępności transportowej na terenach wiejskich, o rozproszonej sieci osadniczej czy dużej sezonowości. Stworzenie uwarunkowań dla wdrażania i finansowania usług FTS w instrumentach finansowania szczebla krajowego i regionalnego.	Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa

	[Synt.6] – Instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS	Opracowanie i uruchomienie programów krajowych, pozwalających na systemowe wsparcie finansowe systemów FTS, jako priorytetowo stosowanych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, rozproszonej sieci osadniczej oraz dużej amplitudzie ruchu sezonowego.	Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa
		Opracowanie zaleceń krajowych dotyczących przeprowadzenia analizy ekonomicznej i porównawczej systemów regularnych i elastycznych, przy uruchamianiu usługi transportowej do obsługi obszarów o niskiej gęstości zaludnienia, rozproszonej sieci osadniczej oraz dużej amplitudzie ruchu sezonowego.	
	[Synt.7] – Zwiększanie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS	Ujęcie w programach szkolnych i edukacyjnych zagadnień związanych z transportem publicznym i zrównoważoną mobilnością.	Właściwe ministerstwa
	[Synt.8] – Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS	Działania na rzecz zapobieżenia wykluczeniu cyfrowemu na poziomie krajowym.	Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa
		Uruchomienie programów finansowych pozwalających na wspieranie wdrażania systemów FTS opartych na nowoczesnych systemach teleinformatycznych (działania na rzecz wspierania innowacji).	

Wnioski:

Rządy krajowe odpowiedzialne są za uporządkowanie zapisów aktów prawnych, wprowadzenie w ich zakres definicji elastycznych systemów transportowych i opracowanie zapisów umożliwiających realizację publicznego transportu zbiorowego poprzez usługi FTS, co przyczyni się do większego zainteresowania organizatorów nowymi formami transportu oraz pozwoli na w pełni zgodne z prawem ich stosowanie w praktyce. Natomiast wprowadzenie zapisów zalecających stosowanie systemów elastycznych, tam, gdzie regularny transport zbiorowy jest nieekonomiczny bądź niemożliwy do realizacji np. ze względu na trudne warunki przestrzenne, stanowić będzie impuls dla organizatorów publicznego transportu zbiorowego dla wdrażania tego typu rozwiązań. Wprowadzenie zapisów w dokumentach strategicznych stopnia krajowego, stworzy wytyczne do realizacji różnych form transportu na poziomie regionalnym, dodatkowo zapisy w dokumentach strategicznych staną się podstawą do uruchomienia finansowania w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych oraz stworzenia instrumentów dedykowanych systemowemu wsparciu finansowania długofalowego.

Podjęte działanie: Rekomendacje na szczebel krajowy zostaną zaadaptowane indywidualnie przez każdy z regionów partnerskich, w ramach opracowywanego Regionalnego Planu Działań.

7.3 Poziom regionalny

Wnioski z syntezy i liczba opracowanych rekomendacji wskazują, że zaangażowanie władz na szczeblu regionalnym może okazać się kluczowe dla skutecznego wdrażania usług FTS. Poziom regionalny obejmuje szeroki zakres kompetencji związanej z instrumentami finansowymi, koordynacją ogólnej polityki transportowej w regionie, dostępnym wsparciem eksperckim i materialnym oraz możliwością budowania rozwiązań systemowych. Władze regionalne powinny koncentrować się przede wszystkim na uwzględnianiu elastycznych systemów transportowych

w regionalnych dokumentach strategicznych, zwłaszcza jako rozwiązań możliwych do wykorzystania na obszarach wiejskich, peryferyjnych i turystycznych, oraz na wsparciu działań w tym zakresie poprzez Regionalne Programy Operacyjne. Znajdujące się w dokumentach strategicznych regulacje dotyczące FTS powinny promować pozyskiwanie na ich cel funduszy zewnętrznych i określać kierunek rozwoju polityk transportu publicznego w dokumentach niższego szczebla administracyjnego. Podmioty lokalne oczekują wyraźnych impulsów rozwojowych z poziomu regionalnego, które wspierałyby innowacje, pożądane trendy i koncepcje w zakresie polityki zrównoważonej mobilności.

Tabela 24. Rekomendacje na poziomie regionalnym

Obszar działania		Rekomendacje	Grupa docelowa	
	[Synt.1] – Krajowe i regionalne regulacje dotyczące elastycznych systemów transportowych	Wsparcie i lobbowanie rządów regionalnych (jednostek szczebla regionalnego) na rzecz uwzględnienia systemów FTS w legislacji ogólnokrajowej.	Władze regionalne	
	[Synt.2] – Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych	Uwzględnienie, w regionalnych planach zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, usług FTS jako elementu publicznego transportu zbiorowego.	Władze regionalne	
		Opracowanie regionalnych planów mobilności uwzględniających zastosowanie rozwiązań FTS oraz w równym stopniu odnoszących się do obszarów metropolitalnych, jak i do obszarów o rozproszonej sieci osadniczej.		
		Wsparcie eksperckie i ogólna koordynacja w zakresie opracowywania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności powinna odbywać się na poziomie lokalnym		
			Możliwie bezpośrednie powiązanie regionalnych planów rozwoju transportu publicznego z instrumentami finansowania.	Władze regionalne / Instytucje odpowiedzialne za programy operacyjne
			W strategiach i dokumentach dotyczących transportu należy uwzględniać zagadnienia dotyczące turystyki. Odpowiednio dokumenty i koncepcje dotyczące rozwoju turystyki powinny odnosić się do kwestii transportu i zrównoważonej mobilności.	Władze regionalne, Wydział Transportu i Turystyki władz regionalnych, organizacje turystyczne
			Strategie transportowe powinny uwzględniać nie tylko dostępność infrastruktury transportowej, ale także jakość dostępnych usług transportu publicznego.	Władze regionalne i podległe im jednostki
	[Synt.3] – Zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych	Koordynacja prac związków transportowych, współpraca z nimi na poziomie regionu.	Władze regionalne i podległe im jednostki	
		Opracowanie wsparcia systemowego ze szczebla regionalnego, na rzecz rozwoju elastycznych systemów transportowych na szczeblu gminnym i ponadgminnym.		
		Zbieranie informacji o ofercie transportowej na obszarze całego regionu (umożliwienie wskazania „białych plam” w dostępności transportowej).	Władze regionalne, Wydział Transportu i Turystyki, organizacje turystyczne	

	[Synt.4] – Współpraca i koordynacja na poszczególnych poziomach	Wzmacnianie współpracy pomiędzy interesariuszami, prywatnymi przewoźnikami i organizacjami publicznymi poprzez zapisy w dokumentach strategicznych oraz budowanie instrumentów współpracy i wymiany informacji na poziomie regionalnym.	Władze regionalne i podległe im jednostki
		Koordynacja i integracja polityki informacyjnej odnośnie oferty transportowej z uwzględnieniem rozwiązań FTS. Wdrożenie regionalnej platformy informacyjnej.	
	[Synt.5] – Instrumenty finansowania oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)	Ujęcie w dokumentach strategicznych zapisów dotyczących finansowania na rzecz wdrożenia i systemowego wsparcia dla usług FTS, szczególnie na obszarach wiejskich.	Władze regionalne i podległe im jednostki
		Ujęcie wdrażania i finansowania systemów FTS w regionalnych programach operacyjnych.	
		Prowadzenie aktywnej polityki informacyjnej odnośnie dostępności programów wsparcia (merytorycznego i finansowego).	
	[Synt.6] – Instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS	Opracowanie i uruchomienie programów regionalnych pozwalających na systemowe wsparcie finansowe systemów FTS, jako priorytetowo stosowanych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia, rozproszonej sieci osadniczej oraz dużej amplitudzie ruchu sezonowego.	Władze regionalne i podległe im jednostki
	[Synt.7] – Zwiększanie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS	Wprowadzenie platformy informacyjnej, planera podróży w skali regionalnej, ujmującego wszystkie dostępne środki transportu, również te działające na zasadach usług FTS. Dążenie do połączenia platformy informacji o transporcie z platformą wiedzy o dostępnej ofercie turystycznej w regionie.	Władze regionalne i podległe im jednostki
		Szkolenia, spotkania, wizyty studyjne dla decydentów, organizatorów transportu i przewoźników na szczeblu regionalnym, przybliżające zagadnienia usług FTS i specyfikę ich wdrażania oraz funkcjonowania.	
	[Synt.8] – Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS	Działania regionalne na rzecz zapobieżenia wykluczeniu cyfrowemu.	Władze regionalne i podległe im jednostki
		Wsparcie eksperckie i finansowe związane z wdrażaniem systemów FTS opartych na nowoczesnych systemach teleinformatycznych (w ramach wsparcia innowacji).	
		Zapewnienie wsparcia eksperckiego dla poziomu lokalnego na potrzeby przeprowadzanych procesów partycypacji społecznej, związanych z realizacją polityk transportowych (w tym realizacji rozwiązań FTS).	

Wnioski:

Realizacja rekomendacji na poziomie regionalnym będzie przejawiała się w realizacji krajowych założeń strategicznych i uruchamianiu finansowania wspierającego np. poprzez Regionalne Programy Operacyjne. Jednocześnie koordynacja międzybranżowa na poziomie regionalnym, powinna stać się podstawą do inicjowania i wzmacniania współpracy pomiędzy samorządem, związkami transportowymi, przewoźnikami oraz organizacjami turystycznymi i pozarządowymi. Na władzach regionalnych spoczywa również obowiązek monitorowania stanu infrastruktury technicznej, będącej w zasobach publicznych, w celu jej racjonalnego wykorzystania np. dla tworzenia węzłów przesiadkowych (nieczynne, bądź zaniedbane dworce kolejowe), czy linii

turystycznych. Na poziomie regionalnym koordynowany powinien być również planer podróży – aplikacja umożliwiająca pasażerom (mieszkańcom i turystom) sprawne i łatwe planowanie podróży i zakup biletu, informująca dodatkowo o atrakcjach turystycznych (stałych i czasowych) oraz przekazująca informacje o zatorach drogowych, wypadkach, czy zajęciu parkingów P&R. **Poziom regionalny powinien stać się głównym poziomem, odpowiedzialnym za aktywne wdrażanie polityki zrównoważonej mobilności w zakresie systemów FTS.**

Podjęte działanie: Rekomendacje na szczebel regionalny zostaną zaadaptowane indywidualnie przez każdy z regionów partnerskich, w ramach opracowywanego Regionalnego Planu Działań.

7.4 Poziom lokalny

Większość opracowanych rekomendacji skierowanych jest do szczebla lokalnego, gdzie głównymi organizatorami transportu publicznego są samorządy lokalne, odpowiedzialne również za zapewnienie odpowiedniej dostępności transportowej. Do najważniejszych zadań na poziomie lokalnym należą: bieżące reagowanie na potrzeby transportowe mieszkańców i turystów (np. ciągłe badanie zapotrzebowania na transport), koordynacja rozkładów jazdy dla różnych rodzajów transportu i ich integracja (węzły przesiadkowe, wspólna taryfa biletowa), wnioskowanie o dofinansowanie zewnętrzne na potrzeby rozwoju transportu publicznego, a także prowadzenie działań w zakresie promocji, edukacji oraz podnoszenia świadomości mieszkańców i decydentów.

Tabela 25. Rekomendacje na poziomie lokalnym

Obszar działania		Rekomendacje	Grupa docelowa
	[Synt.1] – Krajowe i regionalne regulacje dotyczące elastycznych systemów transportowych	Podejmowanie uchwał pozwalających na uruchomienie linii transportowych w formule FTS (w zależności od uwarunkowań lokalnych).	Władze lokalne
	[Synt.2] – Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych	Należy opracowywać i wdrażać plany zrównoważonej mobilności uwzględniające rozwiązania z zakresu FTS.	Władze lokalne
		Należy uwzględniać wzajemne relacje pomiędzy transportem i turystyką w planach i dokumentach strategicznych na poziomie lokalnym.	
	[Synt.4] – Współpraca i koordynacja na poszczególnych poziomach	Ścisła współpraca z przedstawicielami lokalnej społeczności przy wdrażaniu usług odpowiadających rzeczywistym potrzebom transportowym mieszkańców i turystów.	Organizatorzy transportu na poziomie lokalnym
		Współpraca z organizacjami turystycznymi i operatorami atrakcji, w kontekście tworzenia polityk transportowych uwzględniających uwarunkowania turystyczne.	Organizatorzy transportu na poziomie lokalnym / organizacje i pomioty turystyczne
	[Synt.5] – Instrumenty finansowania oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)	Wspieranie aktywnej postawy w zakresie ubiegania się o dostępne środki na finansowanie systemowe nowych i istniejących już usług FTS.	Władze lokalne, organizacje pozarządowe, organizacje transportowe

	<p>[Synt.6] – Instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS</p>	<p>Podjęcie działań miękkich – promocja i edukacja w zakresie ekonomicznej strony elastycznych systemów transportowych.</p>	<p>Władze lokalne, organizacje transportowe, przewoźnicy i operatorzy</p>
		<p>Wprowadzanie dodatkowych opłat dla użytkowników transportu indywidualnego (opłaty parkingowe) jako podstawy finansowej dla usług FTS na poziomie lokalnym.</p>	<p>Władze lokalne i zarządca infrastruktury</p>
		<p>Wykorzystanie możliwej rentowności publicznych FTS w sezonie turystycznym na rzecz dofinansowania działań usług transportowych w pozostałej części roku.</p>	<p>Władze lokalne, organizacje transportowe, przewoźnicy i operatorzy</p>
	<p>[Synt.7] – Zwiększenie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS</p>	<p>Organizacja akcji edukacyjnych i promocyjnych – kreowanie nowych postaw mobilności.</p>	<p>Władze lokalne, lokalne organizacje pozarządowe, placówki oświaty</p>
		<p>Prowadzenie programów edukacyjnych w placówkach szkolnych i przedszkolnych – kreowanie nowych postaw mobilności.</p>	
		<p>Prowadzenie polityki informacyjnej w zakresie związku i wzajemnych powiązań pomiędzy mobilnością, środowiskiem i ochroną zdrowia.</p>	
		<p>Szkolenia, spotkania, wizyty studialne dla decydentów, organizatorów transportu i przewoźników na szczeblu lokalnym, przybliżające zagadnienia usług FTS i specyfikę ich wdrażania oraz funkcjonowania.</p>	<p>Władze lokalne, lokalne organizacje pozarządowe</p>
	<p>[Synt.8] – Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS</p>	<p>Działania lokalne na rzecz zapobieżenia wykluczeniu cyfrowemu.</p>	<p>Władze lokalne i podległe im jednostki</p>
		<p>Stałe badanie potrzeb komunikacyjnych pasażerów (mieszkańców i turystów) i związana z nimi konieczna aktualizacja polityk transportowych.</p>	
		<p>Aktywowanie społeczności poprzez angażowanie w uzgodnienia i tworzenie planów rozwoju transportu na obszarze gminy.</p>	<p>Władze lokalne i podległe im jednostki, mieszkańcy, lokalne grupy działania, organizacje pozarządowe</p>
		<p>Stworzenie lokalnej platformy współpracy (forum), umożliwiającej wymianę doświadczeń i budowę sieci interesariuszy zaangażowanych w rozwój polityk transportowych obszaru.</p>	

Wnioski:

Rekomendacje dedykowane na lokalny szczebel zarządzania są najbardziej szczegółowe i dotyczą wielu aspektów technicznych i organizacyjnych – wynika to ze specyfiki funkcjonowania samorządu gminnego, który jest odpowiedzialny za organizację publicznego transportu zbiorowego. Na lokalnym poziomie zarządzania spoczywa również najwięcej obowiązków związanych z realizacją i funkcjonowaniem transportu publicznego, z tego też powodu samorząd lokalny ma największy wpływ na wdrożenie systemów elastycznych. Najważniejsze rekomendacje na poziom lokalny to współpraca samorządowa mająca na celu wspólną (międzygminną) organizację transportu publicznego, współpraca międzybranżowa (organizacje turystyczne i pozarządowe) oraz szeroko pojęta polityka informacyjna. Władze lokalne powinny również na bieżąco badać potrzeby transportowe i prowadzić partycypacyjny dialog społeczny, w celu wypracowania optymalnych rozwiązań, skierowanych na realizację zapotrzebowania poszczególnych grup społecznych.

Dla ograniczenia kosztów wprowadzania nowych systemów transportowych, należy w maksymalnym stopniu wykorzystywać istniejącą infrastrukturę techniczną oraz dążyć do ujęcia systemów elastycznych w ramach szerszych polityk i systemów transportu publicznego. Oprócz działań „sztywnych”, tj. technicznych i infrastrukturalnych, samorząd gminny musi wykazać się elastycznością i aktywnością w działaniach „miękkich” tzn. intensywnie dążyć do podniesienia świadomości istnienia i działania systemów elastycznych wśród decydentów i pasażerów oraz promować i edukować mieszkańców i turystów w zakresie zrównoważonego transportu.

Podjęte działanie: Rekomendacje na szczebel lokalny zostaną zaadaptowane indywidualnie przez każdy z regionów partnerskich, w ramach opracowywanego Regionalnego Planu Działań.

8. Zestawienie tabel

Tabela 1. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki DefMobil	25
Tabela 2. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Flugs E-carsharing	27
Tabela 3. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Pociąg z Lleida do La Pobla de Segur	30
Tabela 4. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Taksówki na żądanie w dolinie Vall de Boi	32
Tabela 5. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Autobusowa linia sezonowa nr 209	34
Tabela 6. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Elastyczne systemy transportowe w miejscowości Byala.....	35
Tabela 7. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Bummelbus	36
Tabela 8. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Night Rider	38
Tabela 9. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Nadmorska Kolej Wąskotorowa ...	40
Tabela 10. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Balticbike.pl.....	42
Tabela 11. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Nostalgiczny pociąg.....	44
Tabela 12. Zestawienie elementów kluczowych Dobrej Praktyki Cyklo Tour Spiš	46
Tabela 13. Zidentyfikowane elementy kluczowe w wyznaczonych polach syntezy	47
Tabela 14. Rekomendacje - krajowe i regionalne regulacje dotyczące FTS	50
Tabela 15. Rekomendacje - Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych	54
Tabela 16. Rekomendacje - zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych.....	57
Tabela 17. Rekomendacje – współpraca i koordynacja na różnych szczeblach zarządzania	60
Tabela 18. Rekomendacje – instrumenty finansowe oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)	63
Tabela 19. Rekomendacje – instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS.....	66
Tabela 20. Rekomendacje – zwiększanie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS	69
Tabela 21. Rekomendacje – identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS.	74
Tabela 22. Rekomendacje na poziomie EU.....	75
Tabela 23. Rekomendacje na poziomie krajowym	76
Tabela 24. Rekomendacje na poziomie regionalnym	78
Tabela 25. Rekomendacje na poziomie lokalnym	80

9. Materiały źródłowe do opracowania konspektu analizy

Analizy wspólne, opracowane przez partnerów projektu LAST MILE

- Analiza krajowych i regionalnych uwarunkowań i barier dotyczących transportu elastycznego – *opracowana przez Zarząd Regionalny Wschodniego Tyrolu*
- Aktualne uwarunkowania odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego *Opracowanie: Region Katalonii – opracowane przez Dyрекcję Mobilności i Transportu w ramach Ministerstwa Rządu Katalonii ds. Terytorium i Zrównoważonego Rozwoju.*
- *Ewaluacja Dobrych Praktyk – opracowana przez CSDCS Klub Zrównoważony Rozwój Społeczeństwa Obywatelskiego*

Źródła dodatkowe:

- *Guzik R., 2012, Porównanie dostępności przestrzennej w obszarach wiejskich Karpat Polski, Słowacji i Republiki Czeskiej, [w:] Rosik P., Wiśniewski R., (red.) Dostępność i mobilność w przestrzeni, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, 103-110.*
- *Guzik R., 2016, Transport publiczny a dostępność na obszarach wiejskich Szwajcarii, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 19(4), 49-61.*
- *Kwarciński T., 2013, Dostępność usług transportowych jako kryterium oceny publicznego regionalnego systemu transportowego, Studia ekonomiczne, nr 143, 230-236.*
- *Kwarciński T., 2012, Dostępność transportowa jako paradygmat kształtujący wielkość przewozów w publicznym transporcie pasażerskim, Logistyka nr 2, 169-173.*
- *Kwarciński T., 2016, Elastyczne systemy transportu publicznego – istota, rodzaje, przesłanki rozwoju, Problemy Transportu i Logistyki, nr 4(36), 79-86.*
- *Mężyk A., 2013, Elastyczne formy transportu publicznego w obsłudze komunikacyjnej regionu, Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach, nr 143, 262-270.*
- *Wolański M., Mrozowski W., Pieróg M., 2016, Transport zbiorowy poza miastami – regres, reformy, rekomendacje, Zarządzanie Publiczne, nr 4(38), 62-77.*
- *Hebel K., Wyszomirski O., 2014, Plan Zrównoważonej mobilności miejskiej jako kompleksowe podejście do planowania mobilności w miastach, TTS Technika Transportu Szynowego nr 11/12(21), 47-52.*
- *Kłós-Adamkiewicz Z., 2014, Plan Mobilności jako narzędzie realizacji zrównoważonego rozwoju transportu w miastach, Logistyka, nr 2, 124-129.*
- *Wołek M., 2014, SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) jako narzędzie kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej, Logistyka, nr 2, 389-398.*
- *Nosal K., 2009, Wpływ planów mobilności na zmianę zachowań komunikacyjnych, Zeszyty Naukowe Techniczne SITK RP, nr 90(148), 177-196.*

www.interregeurope.eu/lastmile