

LAST MILE

Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych

Wymiana doświadczeń w zakresie alternatywnych rozwiązań dotyczących elastycznej mobilności turystów i mieszkańców



© Roman Klementschtz

Rezultaty projektu

Pokonajmy razem ostatnią milę!



Transformacja w kierunku czystej i niskoemisyjnej mobilności jest kluczowym priorytetem austriackiej polityki na rzecz klimatu zmierzającej do osiągnięcia neutralności klimatycznej w roku 2040. W tym celu potrzebne jest wdrożenie pakietu czystych technologii, inteligentne zarządzanie mobilnością, rozszerzenie transportu publicznego i promowanie aktywnej mobilności zapewniające naszym mieszkańcom i gościom w miastach i regionach atrakcyjny, przyjazny dla klimatu łańcuch podróży.

Innowacyjne i atrakcyjne rozwiązania mobilności obejmujące pierwszą i ostatnią milę podróży są niezbędne, aby wypełnić istniejące luki między głównymi liniami komunikacyjnymi oraz punktami początkowymi i ostatecznymi celami naszych podróży. Cieszę się, że efektami projektu „LAST MILE” programu INTERREG EUROPA - osadzonego w ogólnoeuropejskim programie „Transport, Zdrowie, Środowisko (PEP)” – są regionalne strategie i rozwiązania dla pokonania problemu ostatniej mili dla sześciu obszarów turystycznych w sześciu różnych państwach członkowskich UE. Jako dużą zaletę tego projektu oceniono analizę uwarunkowań prawnych, instytu-

cjonalnych i ekonomicznych, które stanowią podstawę udanych strategii lokalnych i regionalnych, nakierowanych na wdrażanie elastycznych usług transportowych na obszarach „ostatniej mili”. Projekt LAST MILE stanowi dobry wzór dla przyjaznych dla klimatu rozwiązań dla pokonywania pierwszej i ostatniej mili w naszych podróżach. Chciałbym serdecznie podziękować wszystkim uczestniczącym regionom, gminom i władzom krajowym za ich wkład i zaangażowanie w ten projekt UE oraz pogratulować osiągniętych rezultatów. Z niecierpliwością oczekujemy udanego wdrożenia atrakcyjnych rozwiązań mobilności na obszarach

„ostatniej mili” w naszych europejskich miastach i regionach, przyczyniających się do rozwijania mobilności przyjaznej dla klimatu.

▶ **Leonore Gewessler**

Austriacki Federalny Minister ds. Działań w dziedzinie Klimatu, Środowiska, Energii, Mobilności, Innowacji i Technologii



Ogólnoeuropejski Program PEP - Transport, Zdrowie, Środowisko - to wyjątkowe międzysektorowe i międzyrządowe zestawienie polityk mające na celu promowanie czystej, bezpiecznej i zdrowej mobilności na obszarach stowarzyszonych w ramach Europejskiej Komisji Gospodarczej i Światowej Organizacji Zdrowia (UNECE-WHO). Opieramy się na współpracy i partnerstwach państw członkowskich jak również miast, regionów, sektora prywatnego i instytucji społeczeństwa obywatelskiego. Program PEP ma na celu stymulowanie partnerstw, działań i inwestycji w dziedzinie transportu przyjaznego dla zdrowia i środowiska oraz wykorzystanie możliwości gospodarczych pojawiających się w tym kontekście. Ma również na celu promowanie transportu bezemisyjnego, inteligentne zarządzanie mobilnością i wspieranie aktywnej mobilności prowadzące do zmniejszenia emisji związanych z transportem i minimalizacją zagrożeń dla zdrowia. Wspiera też integrację polityk transportowych, śro-

dowiskowych, zdrowotnych, urbanistycznych i planistycznych tak by przeciwdziałały niekontrolowanemu rozrostowi miast. Jako przedstawiciel programu PEP chciałbym pogratulować wszystkim partnerom projektu LAST MILE osiągniętych efektów. Projekt stanowi dobry wzór dla wdrażania przyjaznych dla klimatu i zorientowanych na popyt rozwiązań mobilności na obszarach turystycznych. Jestem przekonany, że doświadczenia projektu LAST MILE mogą stanowić istotny wkład w piąte spotkanie ministerialne wysokiego szczebla w sprawie zdrowia i transportu które odbędzie się w listopadzie 2020 r. w Wiedniu.

▶ **Robert Thaler**

Przewodniczący Ogólnoeuropejskiego Programu PEP – Transport, Zdrowie, Środowisko, Kierownik Wydziału Czysta Mobilność, Austriackie Ministerstwo ds. Działań na rzecz Klimatu, Środowiska, Energii, Mobilności, Innowacji i Technologii



Transport i mobilność są dziś kluczowymi wyzwaniami dla regionów turystycznych. Wszystkie ośrodki wypoczynkowe mają na celu przyciągnięcie jak największej liczby odwiedzających, jednak rosnąca liczba turystów i ich większa mobilność ma wyraźny wpływ na odwiedzane obszary.

Turystyka odpowiada za około 5% całkowitej emisji CO2 na świecie, z czego około 75% jest związanych z transportem. Dlatego potrzebne są dobre rozwiązania w zakresie mobilności dla całego systemu podróży, aby zmotywować turystów do korzystania ze zrównoważonych środków transportu. W ramach projektu LAST MILE Austriacka Agencja ds. Ochrony Środowiska skoncentrowała się na problematyce mobilności na ostatnim odcinku turystycznych podróży. Wiele wskazuje na to, że uzupełnienie brakujących połączeń między węzłami transportowymi (często regionalnymi stacjami kolejowymi) a miejscem docelowym, a także umożliwienie ekonomicznie opłacalnego świadczenia usług transpor-

towych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia to najlepsze sposoby zaspokojenia potrzeb turystów w zakresie elastycznych i prostych rozwiązań mobilności.

W ciągu czterech i pół roku realizacji projektu sześć regionów europejskich wymieniało się swoimi doświadczeniami i dobrymi praktykami w zakresie elastycznych systemów transportowych. Dzięki tej intensywnej wymianie i włączeniu odpowiednich interesariuszy możliwe było położenie podwalin pod przyszłą współpracę regionach i wdrożenie szerokiej gamy środków na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności. Projekt jest doskonałym przykładem tego, w jaki sposób można osiągnąć rozwiązania przyjazne dla klimatu, na których zyskują zarówno turyści jak i lokalni mieszkańcy.

▶ **Georg Rebernik**

Dyrektor Zarządzający Austriackiej Agencji ds. Ochrony Środowiska (Lider Projektu)

LAST MILE - ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ NA OBSZARZE OSTATNIEJ MILI W REGIONACH TURYSTYCZNYCH

Celem projektu LAST MILE jest identyfikacja innowacyjnych i elastycznych rozwiązań transportowych (flexible transport solutions - FTS), dla regionalnych systemów mobilności. Tego typu rozwiązania, pozwolą podróżującym na pokonanie "ostatniej mili" w ich łańcuchu podróży w sposób zrównoważony oraz będą mogły stać się alternatywą dla samochodów prywatnych używanych przez mieszkańców w ich codziennych podróżach.

Projekt LAST MILE skupia się na problemie dostępności transportowej ostatniego ogniwa w łańcuchu podróży (tzw. "ostatniej mili") oraz zbiera i analizuje doświadczenia dotyczące zrównoważonych i elastycznych modeli transportu, mogących stać się rozwiązaniem dla tego typu wyzwań. Ponadto, w dłuższej perspektywie zastosowane rozwiązania FTS mogą przynieść zarówno korzyści środowiskowe, zwiększyć efektywność wykorzystania zasobów, jak i zredukować koszty.

Biorąc pod uwagę cel ogólny programu INTER-REG EUROPE, projekt LAST MILE ma za zadanie poprawę realizacji programów i polityk rozwoju regionalnego, w szczególności programów inwestycyjnych na rzecz Wzrostu Gospodarczego i Zatrudnienia (Investment for Growth and Jobs) oraz we wskazanych przypadkach, programów europejskiej współpracy terytorialnej (ETC), dotyczących przechodzenia na model gospodarki niskoemisyjnej.

Spis zawartości

Opis partnerów projektu i regionów.....	4-5
Elastyczne systemy transportowe.....	6-7
Analiza krajowych i lokalnych uwarunkowań i barier dla wdrażania FTS.....	8-9
Regionalne uwarunkowania i bariery dla FTS w regionach partnerskich.....	10-11
Analiza State-of-the-art.....	12-13
Ewaluacja Dobrych Praktyk.....	14-15
Przykłady Dobrych Praktyk.....	16-17
Synteza.....	18-27
Regionalne Plany Działania.....	30-31
Rekomendacje.....	40-41
Informacje dodatkowe.....	42-43

PARTNERZY PROJEKTU I REGIONY



Obszar Parku Krajobrazowego Górnej Sûre i Our, Luksemburg



Park Krajobrazowy Górnej Sûre

Park Krajobrazowy Górnej Sûre został powołany w ramach współpracy pięciu gmin z regionem stołecznym Luksemburga. Taka formuła współpracy pozwala zachować kontekst lokalny działań przy jednoczesnym zapewnieniu wsparcia ze strony szczebla krajowego.



LIDER PROJEKTU Agencja ds. Środowiska, Austria



umweltbundesamt^U

EAA jest największą austriacką organizacją ekspercką zajmującą się zagadnieniami środowiskowymi. W ramach departamentu ds. Mobilności i Hałasu, EAA zajmuje się m.in. szacowaniem wpływu transportu na środowisko oraz wspiera działania mające na celu redukcję zanieczyszczenia środowiska, przykładowo poprzez rozwijanie wszelkich form zrównoważonej mobilności.



Region Katalonii, Hiszpania



Dyrekcja Mobilności i Transportu. Ministerstwo ds. Terytorium i Zrównoważonego Rozwoju. Rząd Katalonii

Rząd Katalonii posiada pełne kompetencje w zakresie organizacji transportu publicznego w swoim regionie, obejmujące planowanie, wdrażanie, monitorowanie oraz finansowanie działań. W ostatnich latach opracowano kilka strategicznych planów sektorowych takich jak "Plan transportu pasażerów w Katalonii na lata 2008-2012" oraz program "Horyzont 2020".



Pomorce Zachodnie/Szczeciński Obszar Metropolitalny, Polska



Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (RBGPWZ)

RBGPWZ w Szczecinie jest samorządową wojewódzką jednostką organizacyjną nad którą nadzór sprawuje Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego. Zadaniem RBGPWZ jest m.in. opracowanie i monitorowanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa.



Region Koszyc, Słowacja



Agencja Wspierania Rozwoju Regionalnego Koszyce (ASRD)

ASRD jest organizacją typu non-profit, realizującą działania z zakresu użyteczności publicznej określone przez Samorząd Terytorialny Regionu Koszyce. Jej głównym celem jest wspieranie służb publicznych w działaniach na rzecz zrównoważonego rozwoju regionalnego.



Region Wschodniego Tyrolu, Austria



Zarząd Regionalny Wschodniego Tyrolu (RMO)

RMO odpowiedzialny jest za kwestie klimatyczne i energetyczne w regionie. W tym kontekście znaczna część realizowanych przez RMO działań dotyczy mobilności - szczególnie w zakresie wspierania rozwoju małych (publicznych lub prywatnych) systemów transportowych.



Region Warny, Bułgaria



Klub "Zrównoważony Rozwój Społeczeństwa Obywatelskiego"(CSDCS)

CSDCS jest krajowym koordynatorem ds. mobilności i punktem kontaktowym w zakresie wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) w Bułgarii. Ponadto podejmuje działania na rzecz krajowego wsparcia dla sieci ENDURANCE (europejska platforma promocji SUMP).

Odpowiedzią na pojawiające się problemy dotyczące dostępności transportowej na obszarach wiejskich mogą być elastyczne systemy transportowe (FTS). W ramach projektu LAST MILE zidentyfikowano różne typy i formy działania takich systemów: rozwiązania działające w systemie na żądanie (wywoławcze), systemy car-sharing i bike-sharing czy transportu sezonowego.

W związku z międzynarodowym charakterem projektu, a zarazem różnorodnym kontekstem i rozumieniem pojęcia transportu elastycznego oraz różnorodnymi uwarunkowaniami w zakresie jego form i metod działania, było niezwykle istotnym, aby termin ten był jednakowo rozumiany i definiowany przez wszystkich partnerów projektu.

Na potrzeby projektu elastyczne usługi transportowe zdefiniowano jako usługi, które działają lub są uruchamiane „na żądanie”. Do tej kategorii przypisano systemy wywoławcze typu Call/Dial (np. współdzielone busy i taksówki na żądanie), systemy sezonowe - działające w konkretnym okresie (np. komunikacja autobusowa lub kolejowa uruchamiana w związku z konkretnymi wydarzeniami) oraz inne formy transportu na żądanie, takie jak systemy współużytkowania (car-sharing, bike-sharing) i współdzielenia środka transportu (carpooling).

Tego typu usługi można określić też jako tzw. ulepszone usługi transportu publicznego (albo elastyczne usługi transportu publicznego) chociaż w wielu wypadkach prawodawstwo krajowe nie uwzględnia ich jeszcze jako akceptowalnych elementów systemów transportu publicznego.

TYPY SYSTEMÓW TRANSPORTU ELASTYCZNEGO



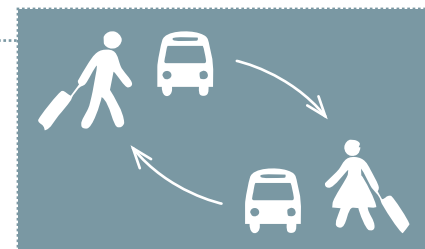
Systemy wywoławcze Call/Dial

Systemy wywoławcze typu Call/Dial w przeciwieństwie do regularnych linii autobusowych uruchamiane są jedynie po wcześniejszym zgłoszeniu. Muszą posiadać określony system taryf, natomiast trasa przejazdu może być zdefiniowana przez jedną z kolejnych metod (Potts, F.et al. 2010): odchylenie od regularnej trasy, odchylenie od trasy z ustalonymi przystankami na żądanie, zmienne punkty docelowe, połączenie „na żądanie”, elastyczne odcinki trasy, obszar elastyczny.



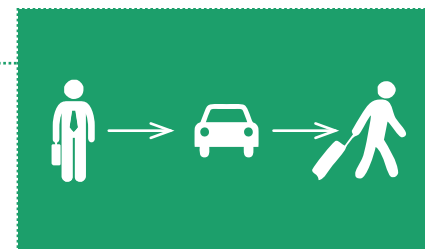
Systemy wahadłowe

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



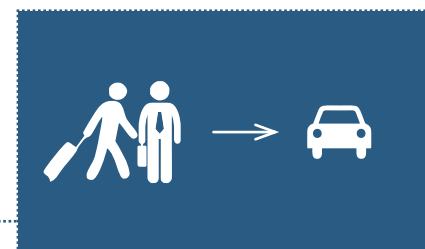
Systemy współużytkowania

Zorganizowane, wspólne użytkowanie jednego lub więcej pojazdów w ograniczonym przedziale czasu (zwykle godzinowym). Najpopularniejsze typy to współużytkowanie samochodów (car-sharing) oraz rowerów (bike-sharing): Car-sharing jest szczególnie atrakcyjny dla użytkowników, którzy tylko od czasu do czasu potrzebują samochodu. System może działać na zasadach komercyjnych jako kooperatywa użytkowników bądź mieć charakter publiczny. Bike-sharing jest szczególnie użyteczny jako rozwiązanie skoordynowane z przystankami transportu publicznego. Jest to rozwiązanie odpowiednie zarówno dla mieszkańców jak i dla turystów jednodniowych, podróżujących bez bagaży. Sprawdza się również jako rozwiązanie mobilności dla turystów zostających w danym miejscu na dłużej.



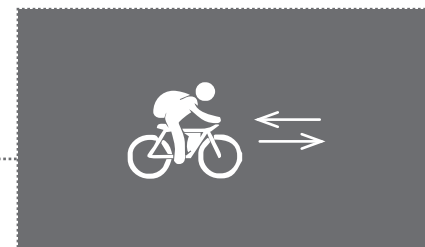
Systemy współdzielenia

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



Inne usługi transportu elastycznego

Istnieje wiele rozwiązań i koncepcji dotyczących usług mobilności, szczególnie opartych o usługi transportu elastycznego.



Analiza krajowych i lokalnych 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

1

Niewystarczający lub częściowy brak zapisów legislacyjnych dotyczących FTS oraz regulacji co do zasad ich funkcjonowania, sposobu organizacji oraz systemów finansowania.

2

Istniejące zapisy dotyczące zrównoważonej mobilności w zatwierdzonych strategiach i dokumentach regionalnych mają najczęściej charakter ogólnych zaleceń i nie mają mocy wiążącej (wykonawczej).

3

Gminy posiadają niewielką moc decyzyjną pozwalającą na wdrażanie rozwiązań FTS, w szczególności w zakresie usług transgranicznych lub projektów o większej skali (ponadgminnej).

Uwarunkowania i bariery instytucjonalne

1

Główną barierą jest brak zintegrowanego organizatora transportu, który jest pomocny w ogólnej koordynacji, organizacji, gromadzeniu danych i zapewnieniu wsparcia finansowego dla FTS.

2

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.

3

Sprzeciw wobec wdrażania rozwiązań FTS spowodowany jest często barierami politycznymi, konkurencją na rynku usług lub brakiem rentowności rozwiązań.

4

Konieczne jest zaspokajanie zarówno potrzeb mobilności turystów jak i lokalnych mieszkańców.

5

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

1

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.

2

Dużym wyzwaniem jest zapewnienie finansowania długookresowego. Dlatego też, gminy, przy ograniczonych środkach budżetowych, nie są zmotywowane do podejmowania inicjatyw w tym zakresie.

3

Współpraca w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego jest możliwa i coraz częściej realizowana.

4

Gminy mogą skuteczniej poradzić sobie z początkową fazą procesu wdrażania FTS niż prywatni przedsiębiorcy, chociaż brak doświadczenia w tym zakresie jest nadal istotnym problemem.

Pozostałe uwarunkowania i bariery

1

Nieskuteczna polityka informacyjna w odniesieniu do rozpowszechniania informacji o zaletach systemów FTS (brak dotarcia do oczekiwanych grup docelowych).

2

Brak programów edukacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności, skierowanych zarówno do decydentów, operatorów, jak i użytkowników, co może wiązać się z niewystarczającą świadomością znaczenia i obecnej roli systemów zrównoważonego transportu.

3

Brak wystarczająco atrakcyjnych alternatyw w postaci skutecznych systemów transportu publicznego jest jednym z powodów, dla których nawyki transportowe społeczeństwa nie zmieniają się.



**Region Parku Krajobrazowego
Górnej Sûre i Our, Luksemburg**

Prawodawstwo krajowe w Luksemburgu nie definiuje systemów FTS (oprócz systemów wahadłowych i sezonowych). Gminy mogą wdrażać systemy transportowe bez porozumienia ze szczeblem krajowym, tylko w przypadku, kiedy funkcjonują one w obrębie granic gminy. Strategia na rzecz zrównoważonej mobilności (MODU) wprowadziła krajowe instrumenty finansowe, z których można korzystać w ramach wdrażania każdego z typów FTS. Problemy finansowe identyfikowane są głównie w zakresie długotrwałego funkcjonowania FTS. Niska gęstość zaludnienia jest wyzwaniem dla funkcjonowania systemów transportowych. Pomimo napływu turystów, niezbędna masa krytyczna dla długotrwałego działania FTS jest wciąż stosunkowo niska.



**Pomorze Zachodnie / Szczeciński
Obszar Metropolitalny, Polska**

Zidentyfikowano brak uregulowań prawnych dla FTS (tylko systemy wahadłowe i okazjonalne) oraz wyraźny opór przed wdrażaniem systemów typu carsharing i carpooling, które mogą stanowić zagrożenie dla rentowności transportu taksówkowego (zwiększenie konkurencyjności). Jako istotne bariery zidentyfikowano brak związków transportowych (organizatorów transportu na szczeblu ponadgminnym) oraz systemów integracji podmiotów zaangażowanych w politykę transportową. Działania powinny rozpocząć się od podnoszenia świadomości i rozpowszechniania informacji odnośnie zalet z korzystania i rozwoju transportu publicznego oraz innych systemów zrównoważonej mobilności.



Region Koszyce, Słowacja

Przeszkodą w realizacji FTS są niewystarczające, krajowe oraz regionalne, uregulowania prawne (określono tylko systemy okazjonalne). Rozwiązania FTS nie mogą być finansowane z funduszy publicznych ze względu na ich problematyczną integrację z systemami transportu publicznego. Przykładowo, usługa „na żądanie” jest często ekonomicznie nieatrakcyjna dla operatorów, jeśli nie ma uregulowanych zasad współpracy pomiędzy przedsiębiorcami. Brakuje również wspólnej platformy informacyjnej o ofercie transportowej, co również zidentyfikowano jako barierę we wdrażaniu FTS.



Region Warny, Bułgaria

Regiony w Bułgarii zmagają się z napiętą sytuacją polityczną, co jest dodatkowym wyzwaniem dla wdrażania FTS. Prawodawstwo krajowe nie obejmuje elastycznych systemów transportowych (określone są tylko systemy sezonowe i okazjonalne, ale bez dodatkowych regulacji). Obecnie rząd sprzeciwia się wprowadzaniu na obszarze kraju systemów współdzielenia samochodów (systemy typu carpooling), uznając to za konkurencję dla prywatnych operatorów taksówek. W tym zakresie prywatni dostawcy usług mają duży wpływ w kwestiach publicznych systemów mobilności. Ogólna akceptacja dla systemów FTS przez obywateli jest niewielka, co może wynikać z braku wiedzy i doświadczeń w zakresie zrównoważonej mobilności.



Region Katalonii, Hiszpania

Katalonia nie posiada szczególnego prawodawstwa krajowego lub regionalnego dla FTS. Ustawowy plan transportu dla pasażerów gwarantuje minimalne normy dotyczące transportu publicznego, w gminach do 5 tysięcy mieszkańców. Systemy finansowania nie wystarczają do opłacenia kosztów inwestycyjnych, potrzebnych do wdrożenia systemów oraz na ich długotrwałe funkcjonowanie. Stowarzyszenie transportu regionalnego (związek transportowy) uczestniczy w finansowaniu i zarządzaniu systemami transportu. Prywatni operatorzy busów, ze względu na trudności w zarządzaniu i niepewne dochody, w niewielkim stopniu zainteresowani są przekształceniem konwencjonalnych linii autobusowych w systemy transportu elastycznego.



Region Wschodniego Tyrolu w Austrii

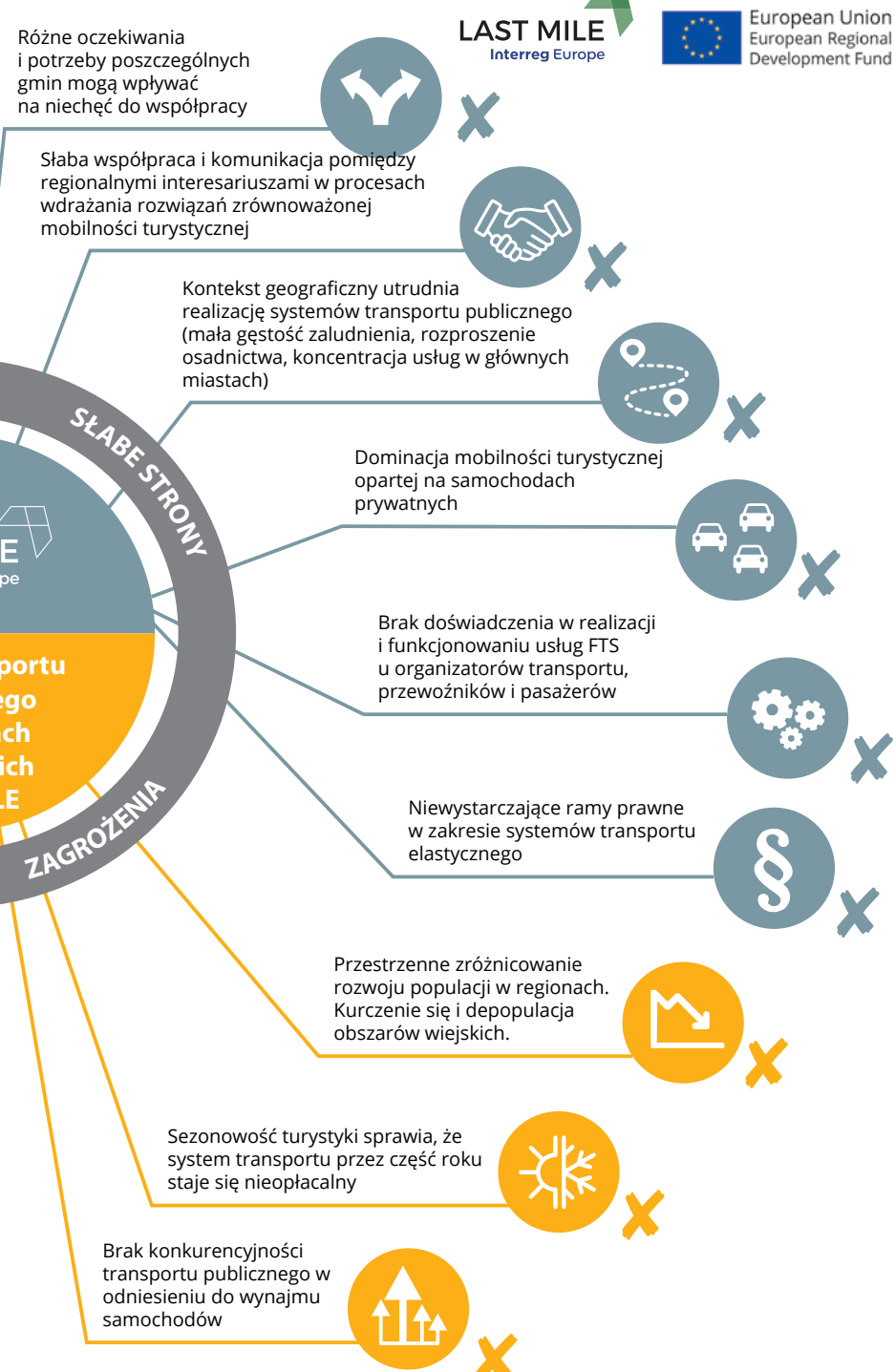
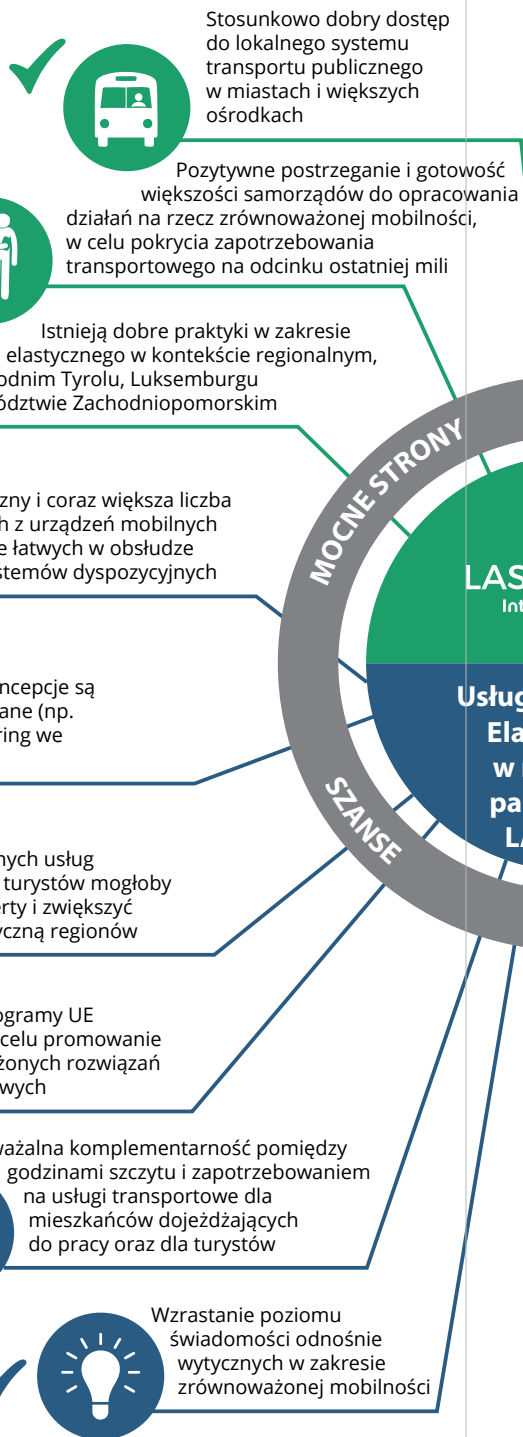
Krajowe ustawodawstwo Austrii definiuje systemy wywoławcze oraz sezonowe i wahadłowe. Strategie na rzecz zrównoważonej mobilności wskazują na istotne znaczenie zrównoważonych systemów transportowych na obszarach wiejskich, ale nie mają one charakteru wiążącego. Analiza podejścia planistycznego wskazuje, iż zarówno polityka krajowa, jak i regionalna w tym zakresie realizowana jest przez instrumenty finansowe, pozwalające na realizację systemów FTS w ramach krajowych systemów finansowania. Niewystarczająca komunikacja pomiędzy odpowiednimi podmiotami jest jednym z powodów utrudniających ich wdrażanie. Wzrasta jednak świadomość roli transportu zrównoważonego.

ANALIZA AKTUALNYCH UWARUNKOWAŃ (STATE-OF-ART) ODNOŚNIE REGIONALNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM SYSTEMÓW TRANSPORTU ELASTYCZNEGO

Analiza aktualnych uwarunkowań związana była z oceną obecnego stanu transportu elastycznego na badanych obszarach studialnych oraz z identyfikacją istniejących najlepszych praktyk z zakresu FTS powiązanych z turystyką. Regionalne analizy SWOT stały się podstawą do stworzenia wspólnej analizy SWOT identyfikującej uniwersalne mocne i słabe strony oraz szanse i zagrożenia dla elastycznych systemów transportowych.

SWOT

12



13

LAST MILE
Interreg Europe

European Union
European Regional
Development Fund

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 wskazują między innymi na następujące korzyści z wdrażania systemów FTS:

Korzyści w sferze społecznej

Istnieje wiele przykładów tworzenia się nowych miejsc pracy i integracji społecznej. Elastyczne systemy transportowe są bardzo dobrym przykładem kompleksowego rozwiązywania problemów dostępności oraz wykluczenia społecznego spowodowanego brakiem ofert mobilności.

Dobra współpraca pomiędzy wszystkimi interesariuszami

We wszystkich krajach partnerskich przedstawiono wiele przykładów owocnej współpracy operatorów FTS z gminami, władzami regionalnymi, rządem centralnym, biurami turystycznymi, przewoźnikami, branżą hotelarską itp.

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 na obszarach turystycznych.

Całościowe podejście do produktu turystycznego

Zidentyfikowano wiele przykładów integracji systemu transportu publicznego z lokalnymi ofertami turystycznymi lub tworzenia nowych usług turystycznych i rozwiązań w zakresie miękkiej mobilności.

Nowoczesne podejście marketingowe

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

Systemy samofinansowania

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



Region of
EAST TYROL



Region of
CATALONIA



Region of
VARNA DISTRICT

Współpraca pomiędzy decydentami (administracją regionalną/lokalną) a interesariuszami w zakresie turystyki i transportu jest kluczowa dla wdrożenia i funkcjonowania FTS. Wraz z krajowymi uwarunkowaniami prawnymi całkowicie determinuje możliwości zaadaptowania najlepszych praktyk w pozostałych regionach. Wizyty studialne pokazały, że tam, gdzie taka współpraca istnieje, a lokalni przedsiębiorcy są wspierani przez administrację wyższego szczebla, wyniki są zawsze bardzo obiecujące.

Zagadnienie finansowania nie powinno być zaniedbywane. Jest ono istotne nie tylko podczas wdrażania nowych zrównoważonych inicjatyw w pokonywaniu „ostatniej mili”, ale także podczas ich funkcjonowania. W celu zapewnienia stałych źródeł finansowania należy zidentyfikować środki niezbędne na cały cykl życia usługi. Kalkulacje ekonomiczne powinny być stale aktualizowane, mając na uwadze społeczne skutki wprowadzanych innowacji.

Idea współdzielenia środka transportu zamiast posiadania własnego powinna być podstawową zasadą w podejściu do zagadnienia „ostatniej mili”.

Wszystkie zaprezentowane praktyki, posiadają duży wkład w rozwój turystyki proekologicznej. Charakteryzują się bardzo pozytywnym wpływem na środowisko naturalne, zmniejszając zanieczyszczenie powietrza, hałas i zatory drogowe a tym samym ślad węglowy transportu i aktywności rekreacyjnej.

W celu skutecznego wdrażania rozwiązań innowacyjnych, konieczne jest zwiększenie zasięgu polityki informacyjnej w regionach turystycznych, poprawiającej dostęp turystów do informacji o ofertach mobilności i będącej podstawą do zwiększenia ruchu turystycznego. Elastyczne systemy transportowe powinny być traktowane przez turystów jako usługi uwalniające od samochodów i problemów.

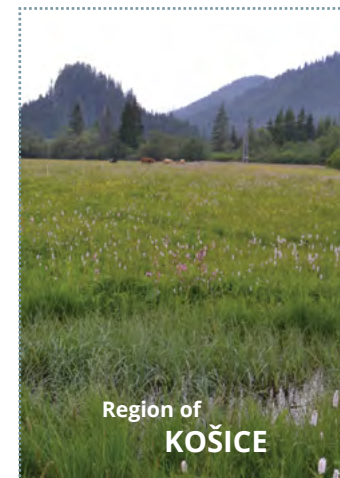
Pełna integracja zaawansowanych technologii i najnowszych trendów (e-mobilność, ITS, aplikacje mobilne itp.) może wspomóc proces rozpowszechniania informacji i pozyskiwania większej liczby turystów, warunkując pozytywne korzyści gospodarcze i społeczne dla lokalnych mieszkańców.



Region of
UPPER SÛRE



Region of
WEST POMERANIA



Region of
KOŠICE



Night Rider



TYP FTS
*autobus na
żądanie*

Jest to klasyczny typ usługi „na żądanie” reagujący na zapotrzebowanie użytkowników i korzystający z dopłat od obsługiwanych gmin. Wypełnia lukę transportową w komunikacji nocnej. Usługa skierowana jest głównie do mieszkańców gmin, w których działa system, ale może być również wykorzystywana przez osoby przebywające w tym obszarze czasowo (turyści, osoby pracujące sezonowo itp.).



Bummelbus



TYP FTS
*autobus na
żądanie*

Bummelbus jest systemem transportu „na żądanie”. Jego główną zaletą jest połączenie projektu społecznego i mobilności. Usługa jest dostępna dla wszystkich, ale głównymi beneficjentami są dzieci, osoby starsze i mieszkańcy pozbawieni dostępu do systemów regularnego transportu publicznego.



BalticBike.pl w Świnoujściu



TYP FTS
bike-sharing

BalticBike jest inicjatywą prywatną. Głównymi beneficjentami usługi są turyści odwiedzający region i spędzający wakacje na wybrzeżu. Grupą docelową systemu są rodziny z dziećmi.



Nadmorska Kolej Wąskotorowa w Rewalu



TYP FTS
*transport
sezonowy*

Inicjatywa stanowi przykład kompleksowej oferty mobilności turystycznej. NKW współpracuje przy organizowaniu licznych inicjatyw i imprez kulturalnych oraz współpracuje z innymi systemami transportowymi.



Cyklo Tour Spiš



TYP FTS
bike-sharing

Cyklo Tour Spiš to prywatna inicjatywa wypożyczalni rowerów, uruchomiona w celu ułatwienia odwiedzającym przemieszczania się po obszarze turystycznym. System posiada 250 rowerów i 3 lokalizacje wypożyczalni.



Nostalgiczny Pociąg w Koszycach



TYP FTS
*transport
sezonowy*

Inicjatywa Nostalgiczny Pociąg realizowana jest przez stowarzyszenie obywatelskie Dziecięta Kolej Historyczna w Koszycach działające w ścisłej współpracy z Miastem Koszyce i podmiotami prywatnymi.



System taksówek na żądanie w Vall de Boi



TYP FTS
*współ-
dzielone
taksówki*

System współdzielonych taksówek na żądanie został uruchomiony w odpowiedzi na decyzję Parku Narodowego Aiguestortes o całkowitym zakazie wjazdu dla prywatnych samochodów. Świadczenie usług transportowych na obszarze powierzono gminnemu stowarzyszeniu taksówkowemu.



Pociąg z Lleida do La Pobla de Segur



TYP FTS
*pociąg z przy-
stankami
na żądanie*

Głównym wyzwaniem było stworzenie połączenia kolejowego mającego na celu jak najwyższą optymalizację usługi i reagowanie na potrzeby pasażerów. Przystanki na żądanie zostały określone dla mniejszych stacji pośrednich, co znacznie zwiększyło dostępność transportową obszaru.



DefMobil w Deferegggen



TYP FTS
*współ-
dzielone
taksówki*

System współdzielonych taksówek DefMobil działa w Dolinie Deferegggen od kilku lat. Użytkowany jest głównie przez mieszkańców doliny (osoby starsze, osoby bez prawa jazdy, bądź własnego samochodu, dzieci przedszkolne) ale dostępny jest również dla przyjezdnych (turystyka górską).



FLUGS w Lienz



TYP FTS
car-sharing

System FLUGS funkcjonuje w miejscowości Lienz od 2015 r. Usługa powstała w ramach realizacji projektu obywatelskiego zgłoszonego i wybranego przez mieszkańców. Jest uzupełnieniem obecnej oferty transportu publicznego.



Sezonowa linia autobusowa nr 209 w Warnie



TYP FTS
*autobus
sezonowy*

W 2016 r. gmina Warnia postanowiła uruchomić nowe szybkie połączenie turystyczne w postaci linii autobusowej nr 209 łączącej centrum miasta z ośrodkami turystycznymi położonymi na wybrzeżu Morza Czarnego. Korzystają z niej zarówno turyści, jak i pracownicy sektora turystycznego.



Autobus sezonowy i system dorożek w Byali



TYP FTS
*inny
transport
sezonowy*

W roku 2014 gmina Byala zezwoliła prywatnym podmiotom na uruchomienie usług transportu turystycznego dorożkami. Kolejną alternatywą było wprowadzenie elektrycznego minibusu w 2015 r., oferującego turystom transport regularny z centrum wioski do atrakcji turystycznych.

W dokumencie Syntezy podsumowano ogólne wnioski i doświadczenia zebrane z trzech międzynarodowych raportów opracowanych przez partnerów projektu LAST MILE: Analizy krajowych oraz lokalnych uwarunkowań i barier dla rozwoju systemów transportu elastycznego, Analizy aktualnych uwarunkowań (State-of-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego oraz Ewaluacji Dobrych Praktyk.

- 1** Jednym z głównych wniosków wynikających z powyższej analizy jest możliwość wprowadzenia różnych form elastycznych systemów transportowych w większości regionów partnerskich. Jednak takie inicjatywy często obciążone są koniecznością szerokich kompromisów spowodowanych niewystarczającymi regulacjami prawnymi oraz brakiem systemowego wsparcia organizacyjnego i finansowego.
- 2** Organizatorzy transportu zazwyczaj nie mają doświadczenia we wdrażaniu FTS w systemach transportu publicznego. Obawiają się również obciążeń finansowych. W obszarach turystycznych rozwiązania FTS skierowane do turystów najczęściej realizowane są przez podmioty komercyjne.
- 3** Organizacja i wdrażanie FTS wymaga odpowiedniej wiedzy dotyczącej funkcjonowania elastycznych systemów transportowych, 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.
- 4** Wdrażanie systemów FTS jest złożonym procesem, ale 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.
- 5** 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.
- 6** Dokumenty strategiczne dotyczące polityki transportowej związanej ze zrównoważonym transportem (w tym systemy FTS) mają realny wpływ tylko wtedy, gdy są bezpośrednio związane z instrumentami finansowymi. W innych przypadkach służą głównie jako narzędzia do zwiększania ogólnej świadomości.
- 7** Plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP), 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.
- 8** Sukces inicjatywy FTS wymaga posiadania solidnej podstawy w aktach prawnych i dokumentach strategicznych oraz zapewnienia finansowania i odpowiedniego poziomu świadomości na temat specyfiki i możliwości usług FTS.
- 9** Głównym poziomem odpowiedzialnym za wdrażanie polityk związanych z FTS powinien być szczebel regionalny. Władze regionalne dysponują szeroką bazą narzędzi, aby zapewnić skoordynowane i systemowe wsparcie na rzecz lokalnych rozwiązań FTS, począwszy od regionalnych programów operacyjnych, a kończąc na wsparciu merytorycznym i eksperckim.

Każda ze zidentyfikowanych i ocenionych w ramach projektu LAST MILE dobrych praktyk została przeanalizowana pod kątem określenia elementów kluczowych, które w największym stopniu przyczyniły się do jej stworzenia i skutecznej realizacji.

Kluczowe elementy mają 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 działania (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 tabeli podsumowującej przedstawiono przyporządkowanie zidentyfikowanych elementów kluczowych dobrych praktyk do poszczególnych obszarów syntezy.

	Defmobil	Flugs	Pocag la Pobla	Taksówki w Vall de Boi	Seasonal line 209	FTS in Byala	Night Rider	Bummelbus	Narrow Gauge Railway	BalittBike	Nostalgic Train	Cyklo Tour Spiš
Zidentyfikowane regionalne dobre praktyki												
 Krajowe i regionalne regulacje dotyczące elastycznych systemów transportowych			+	+		+						
 Systemy transportu elastycznego w dokumentach strategicznych												
 Zarządzanie i organizacja elastycznych systemów transportowych	+		+		+				+			
 Współpraca i koordynacja na poszczególnych poziomach	+	+	+				+		+	+	+	+
 Instrumenty finansowania oraz programy wspierające FTS (finansowanie inicjujące)	+					+	+	+		+		
 Instrumenty finansowania długofalowego i finansowanie operacyjne FTS	+	+		+			+	+	+	+		+
 Zwiększanie świadomości, polityka informacyjna, w odniesieniu do FTS	+		+									
 Identyfikacja potrzeb, partycypacja społeczna oraz użyteczność FTS	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+



KRAJOWE I REGIONALNE REGULACJE DOTYCZĄCE ELASTYCZNYH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

- 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 od odpowiedzialności cywilnej, odszkodowania, rozliczenia finansowe czy sposoby kontroli, 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 w swoich obszarach.

ELEMENTY KLUCZOWE DOBRYCH PRAKTYK

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 Rządu Katalonii, o całkowitym zakazie wjazdu samochodów prywatnych na teren parku narodowego. Wprowadzone ograniczenie ruchu wpłynęło na potrzebę zapewnienia alternatywnego rozwiązania transportowego. Konieczne było wdrożenie rozwiązania, które byłoby wystarczająco wydajne, aby sprostać potrzebom ruchu turystycznego, ale jednocześnie musiało zapewnić pewien stopień kontroli nad dostępem do obszaru chronionego.

Rozwiązanie wprowadzono w formie współdzielonych taksówek na żądanie, a świadczenie usług powierzono stowarzyszeniu prywatnych przewoźników. Uzyskali oni wyłączny dostęp do obszaru parku w zamian za spełnienie określonych wymagań (np. stała taryfa cenowa) i utrzymanie odpowiedniego standardu usług.



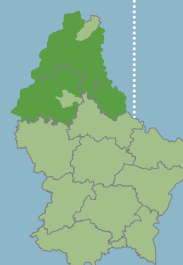
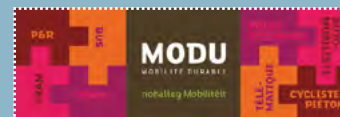
Zapewnienie wyłączności dla obsługi transportowej wskazanego obszaru zwiększa stabilność rozwiązania. Przewoźnicy mogą planować rozwój usługi w dłuższym horyzoncie czasowym.



SYSTEMY TRANSPORTU ELASTYCZNEGO W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH

- 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 przykładem są Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP), związane bardzo często z Regionalnymi Programami Operacyjnymi. Podejście SUMP może być także dobrym i skutecznym rozwiązaniem do zastosowania w obszarach peryferyjnych i turystycznych, pozwalając na spójne, strategiczne i długoterminowe wdrażanie polityki mobilności.
- 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 poddawanym 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.

GLOBALNA STRATEGIA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MODU



Luksemburg

Analiza wskazuje na niski wpływ większości aktualnych, regionalnych dokumentów strategicznych na tworzenie i rozwój FTS.

Jednak niezależnie od stopnia bezpośredniego wpływu na wdrażanie polityki transportowej, nie należy przekreślać wagi dokumentów strategicznych z powodu ich częstych powiązań z instrumentami finansowymi, w tym z regionalnymi programami operacyjnymi. W tym kontekście warto wskazać na skuteczność Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, które dobrze sprawdziły się na obszarach miejskich. Ich podejście powinno zostać przeniesione i dostosowane do obszarów wiejskich i turystycznych.

Przykładem skutecznego dokumentu strategicznego zidentyfikowanego w ramach projektu LAST MILE jest Globalna Strategia na Rzecz Zrównoważonej Mobilności (MODU), będąca głównym elementem polityki transportowej na obszarze Luksemburga, której realizacja jest ściśle powiązana z finansowaniem na poziomie krajowym.



ZARZĄDZANIE I ORGANIZACJA ELASTYCZNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

- Wdrażanie usług FTS w ramach istniejących struktur organizacji transportu (lokalnych i regionalnych) znacznie usprawnia i ułatwia proces.
- 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 też nie posiadają odpowiednich struktur (w ramach własnych jednostek lub powołanych podmiotów) odpowiedzialnych za realizację polityk transportowych, zwłaszcza za organizację i zarządzanie (w tym systemami FTS).
- 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.

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

DefiMobil w Deferegggen



Austria

Austriackie gminy mogą liczyć na wsparcie ze strony regionalnych organizatorów transportu (stowarzyszenia transportowe) w procesie wdrażania FTS. Regionalne Stowarzyszenie Transportu działające na terenie Tyrolu Wschodniego (Verkehrsverbund Tirol - VVT) wspiera finansowo wdrażanie rozwiązań, ale także koordynuje systemy transportowe i zapewnia spójną politykę informacyjną.

Jeśli rozwiązanie się powiedzie i zostanie zaakceptowane przez użytkowników, stowarzyszenie transportowe może przejąć odpowiedzialność za zarządzanie i dalsze finansowanie usługi poprzez zwolnienie gminy z tego obowiązku. Taki rodzaj wsparcia zachęca gminy do podejmowania wysiłków na rzecz wdrażania zrównoważonych rozwiązań w zakresie transportu publicznego.



Związek transportowy może przejąć na siebie obowiązek zarządzania i finansowania wdrożonego rozwiązania w wypadku stwierdzenia skuteczności działania.



WSPÓŁPRACA I KOORDYNACJA NA POSZCZEGÓLNYCH POZIOMACH

- 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.
- Jednym z celów współpracy zaangażowanych podmiotów, powinna być możliwa likwidacja barier i ograniczeń, odnoszących się do końcowego użytkownika systemu np. powołania systemu jednego biletu czy ujednolicenie taryfikatora.
- Tam, gdzie jest to możliwe ze względów prawnych i organizacyjnych, należy podjąć współpracę z podmiotami prywatnymi – również w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Doświadczenie podmiotów komercyjnych może zapewnić odpowiednie wsparcie w zakresie przyjęcia odpowiednich założeń ekonomicznych.
- 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.
- 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.
- Możliwe jest wypracowanie systemu współpracy nawet pomiędzy podmiotami potencjalnie konkurującymi ze sobą na rynku.

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

BalticBike.pl w Świnoujściu



Polska

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 czasowymi 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).



Istnieje możliwość opracowania modelu współpracy nawet dla podmiotów o podobnym profilu działania (potencjalnie konkurujących ze sobą), tak aby zapewnić korzyści dla każdej ze stron.



INSTRUMENTY FINANSOWANIA ORAZ PROGRAMY WSPIERAJĄCE FTS (FINANSOWANIE INICJUJĄCE)

- W wielu przypadkach gminy nie posiadają dostępnych środków własnych na realizowanie nowych inicjatyw transportowych, w tym inicjatyw FTS.
- Dostępne wsparcie zewnętrzne dla gmin (programy szczebla regionalnego, krajowego lub europejskiego) jest często motywatorem do podjęcia wyzwania uruchomienia systemu FTS.
- Znaczna część obecnych programów finansowania zewnętrznego nie jest skierowana w sposób bezpośredni na inicjatywy FTS. Istnieje jednak bardzo duża liczba programów, które odnoszą się do FTS jako elementu realizacji podejścia „Mobilność jako usługa” (programy związane z aktywacją wykluczonych grup społecznych, elektromobilnością itp.), w ramach których można uzyskać wsparcie finansowe.
- W sektorze transportu zewnętrzne programy finansowania często koncentrują się na działaniach w obszarach miejskich i aglomeracyjnych, szczególnie tych związanych z obsługą dużych przepływów pasażerskich. Istnieje ograniczona liczba instrumentów finansowych na potrzeby transportowe obszarów wiejskich, peryferyjnych lub zmagających się z dużą amplitudą ruchu sezonowego.
- Obecnie istnieje możliwość otrzymania szerszego wsparcia pozafinansowego, w ramach licznych programów i inicjatyw unijnych, mogących 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.

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

FTS w miejscowości Byala



Bulgaria

Z powodu ciągłej kongestii drogowej pomiędzy centrum miejscowości Byala a muzeum na przylądku St. Athanasius w sezonie letnim, gmina wprowadziła ograniczenie dostępu dla samochodów prywatnych. W celu zapewnienia dostępności do obszaru muzeum, w roku 2015 uruchomiono specjalny elektryczny minibus turystyczny.

Jego uruchomienie możliwe było 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). Od 2014 r. liczba odwiedzających miejscowość Byala wzrosła o ponad 10%, co może świadczyć o pośrednim wpływie wdrożonych rozwiązań transportowych.



Programy wspierające zakup niskoemisyjnego środka transportu zachęciły gminę do uruchomienia gminnego systemu transportowego na potrzeby obsługi ruchu turystycznego.



INSTRUMENTY FINANSOWANIA DŁUGOFALOWEGO I FINANSOWANIE OPERACYJNE FTS

- Świadczenie publicznych usług transportowych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia lub nieatrakcyjnych turystycznie jest nieopłacalne i stanowi znaczne obciążenie dla gmin. W takich obszarach systemy FTS są tańsze niż tradycyjne systemy transportu publicznego, ze względu na wyższą wydajność i lepszy stosunek kosztów do korzyści.
- 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 odpowiednie działania promocyjne.
- 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. Systemy FTS często wykonują zadania transportowe o wiele bardziej efektywnie i ekonomicznie w porównaniu do tradycyjnych systemów regularnych, ale gminy nie są zmotywowane do przeprowadzania analiz porównawczych w tym zakresie (dodatkowe koszty).
- Brak wypracowanego modelu finansowania długofalowego może sprawić, że gminy nie podejmą się realizacji FTS pomimo dostępu do istniejących programów finansowych, pozwalających na początkowe uruchomienie usługi (zakup pojazdów, systemów, realizacje inwestycyjne).

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

Bummelbus



Luksemburg

System Bummelbus funkcjonuje w północnym regionie Luksemburga, dzięki środkom krajowym pochodzącym z Ministerstwa Pracy, Polityki Społecznej i Solidarnościowej. Finansowanie systemowe pozwoliło zarówno na dobrze przygotowane uruchomienie systemu, jak i na kontynuację jego zrównoważonego działania w założonej formule (narzędzie aktywizacji zawodowej osób długotrwale bezrobotnych).

Finansowanie gwarantowane przez Ministerstwo pokrywa ok. 70% kosztów operacyjnych systemu (koszty wynagrodzeń dla bezrobotnych biorących udział w programie), co pozwala organizatorom (Forum Zatrudnienia - Forum pour l'emploi) na wysoką stabilność działania i stały wzrost skali projektu. System Bummelbus stale powiększa swój zasięg działania.



Stale wsparcie finansowe pozwala na budowanie stabilnego rozwiązania oraz możliwość planowania rozwoju usługi, zachęca też do odważniejszego wprowadzania zmian i elementów innowacyjnych.



ZWIĘKSZANIE ŚWIADOMOŚCI I POLITYKA INFORMACYJNA W ODNIESIENIU DO FTS

- Zauważalna jest wciąż niska świadomość społeczna odnośnie systemów zrównoważonej mobilności (szczególnie systemów FTS). Jednak, jeśli 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 jako „własnego”).
- Działania na rzecz podnoszenia poziomu świadomości mogą mieć różne skale i formy. Kluczowe jest jednak skierowanie ich do odpowiedniej grupy docelowej.
- 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.
- 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.
- Rozproszone i mało skuteczne systemy rozpowszechniania informacji o ofercie systemów FTS powinny zostać zastąpione przez ujednolicone platformy, zapewniające dostęp do informacji o ofercie transportowej wszystkim użytkownikom (wspólny standard). Ze względu na złożoność i skalę takiego przedsięwzięcia platformy tego typu powinny powstawać na szczeblu regionalnym.
- Jeśli wdrożone rozwiązanie zrównoważonej mobilności zaspokaja potrzeby zarówno mieszkańców jak i turystów, poziom jego akceptacji oraz świadomość społeczna rosną dynamicznie.

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

Pociąg z Lleida do La Pobla de Segur



Hiszpania

Wdrożenie pociągu z Lleida do La Pobla de Segur z przystankami na żądanie, obsługiwanego przez Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, wiązało się z serią inicjatyw promocyjnych i kampanii reklamowych skierowanych do potencjalnych użytkowników. W przeważającej części opierały się one na połączeniu z kontekstem regionalnym, tak jak w przypadku kampanii #LoTrenDeTots# (zmiana identyfikacji wizualnej taboru, tak aby była bardziej związana z regionem).

Działania informacyjne skupiały się na podkreśleniu, że nowa usługa została stworzona dla mieszkańców, a jej uruchomienie zwiększa potencjał rozwojowy regionu. Wpłynęło to na wzrost akceptacji wdrożonego rozwiązania i poczucie jego przynależności do regionu.



Działania na rzecz promocji usługi w powiązaniu z promocją regionu mogą zwiększać poziom lokalnej akceptacji dla wdrożonego rozwiązania.



IDENTYFIKACJA POTRZEB, PARTYCYPACJA SPOŁECZNA ORAZ UŻYTECZNOŚĆ FTS

- Najważniejszym elementem skutecznego wdrożenia 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.
- FTS są często bezpośrednio związane ze społecznym aspektem mobilności i dostępności. Tworzą nowe miejsca pracy („zielone” miejsca pracy) i stanowią jedno z głównych praw człowieka zgodnie z definicją MaaR – „Prawa do Mobilności” (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).
- Z uwagi na specyfikę FTS, 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 FTS.
- Podmioty odpowiedzialne za prowadzenie procesu partycypacyjnego często nie są odpowiednio przygotowane do realizacji tego zadania (brak doświadczenia i dostępu do odpowiedniego wsparcia eksperckiego).
- 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.

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

Nostalgiczny Pociąg w Koszycach



Słowacja

Inicjatywa Nostalgiczny pociąg realizowana jest w ramach działań obywatelskiego stowarzyszenia Koszycka Historyczna Kolej Dziecięca (Košická detská historická železnica - KDŽH), które w ramach ścisłej współpracy z Miastem Koszyce oraz podmiotami prywatnymi dąży do rewitalizacji historycznej infrastruktury kolejowej. Stowarzyszenie KDŽH 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.

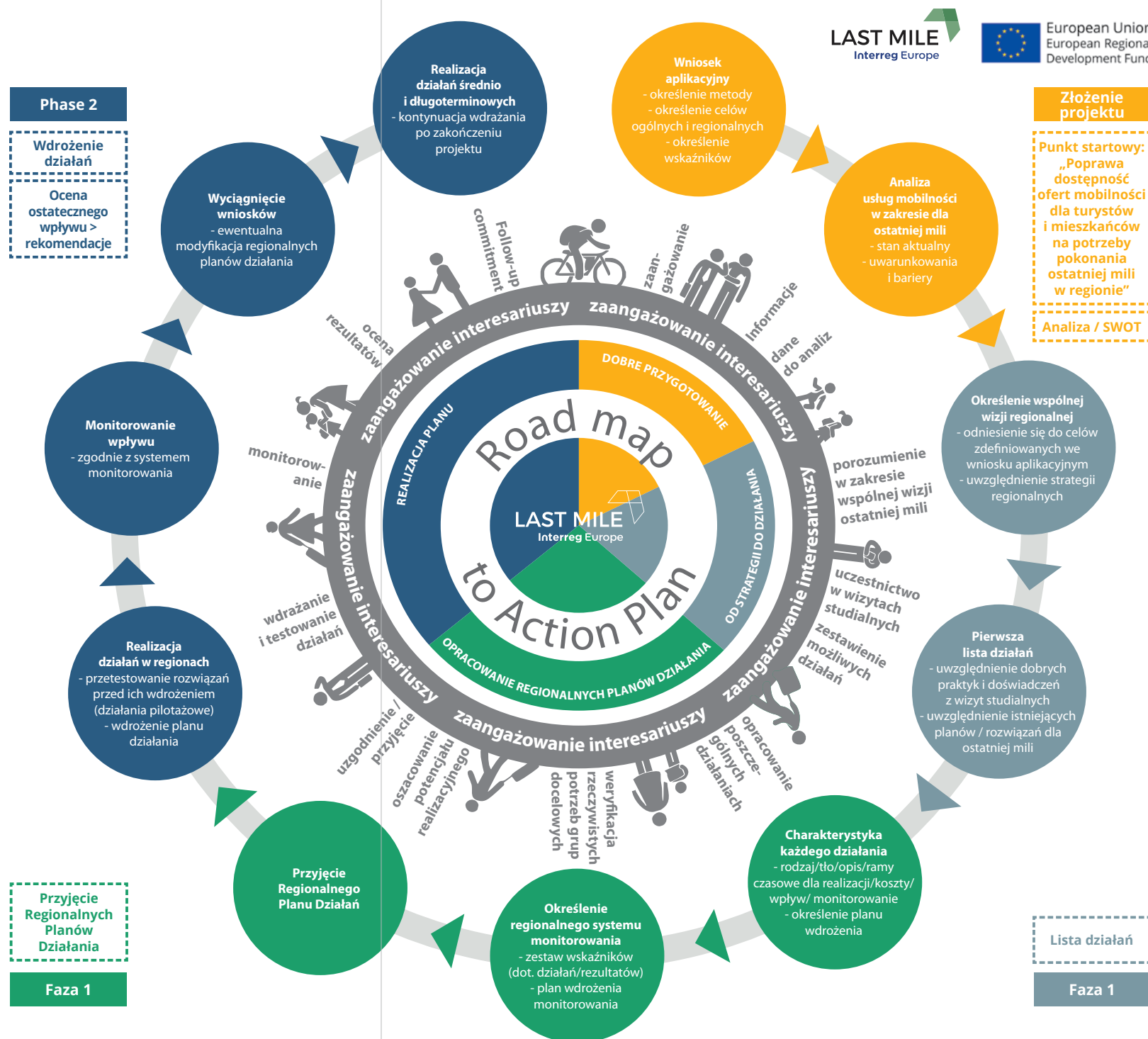
Obecnie w ramach KDŽH przejazdy odbywają się m.in. za pomocą lokomotywy parowej 36.003 Katka wybudowanej w 1884 r. i wagonu D / u841 z 1886 r. Zarówno lokomotywa, jak i wagon są obecnie najstarszymi działającymi jednostkami taboru kolejowego na Słowacji.



System działa w oparciu o dobrze zidentyfikowany potencjał obszaru, wykorzystując w sposób możliwie optymalny istniejące uwarunkowania.

Działania opisane w Planie posiadają różne formy. Mogą skupiać się na ramach instytucjonalnych i prawnych, finansowaniu i instrumentach polityki, konkretnym wdrażaniu zrównoważonych elastycznych ofert mobilności, ale także na podnoszeniu świadomości i promowaniu rozwiązań zrównoważonej mobilności, zwłaszcza skierowanych do turystów.

Regionalne Plany Działania stanowią również gwarancję, że wnioski i rekomendacje z międzyregionalnej wymiany doświadczeń zostaną włączone do polityki regionalnej. Zdefiniowane działania będą sukcesywnie wdrażane podczas drugiej fazy projektu LAST MILE (10.2018-09.2020).





Województwo Zachodniopomorskie/
Szczeciński Obszar Metropolitalny,
Polska

1. Uwzględnienie zagadnienia elastycznych systemów transportowych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (ulepszenie instrumentu polityki).
2. Działania na rzecz uwzględnienia elastycznych systemów transportowych w prawodawstwie krajowym.
3. Powołanie Koordynatora Transportowego dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin.
4. Uruchomienie elastycznego systemu transportowego Bus Nadmorski dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin.
5. Gra edukacyjna promująca transport publiczny na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz gmin nadmorskich.



Region Parku Krajobrazowego
Górnej Sûre, Luksemburg

1. Wzmocnienie elastycznych systemów transportu publicznego.
2. Rozwiązania na rzecz rowerowego pokonywania "ostatniej mili".
3. Wdrażanie carsharingu i carpoolingu na obszarach wiejskich.
4. Podnoszenie społecznej świadomości w zakresie transportu zrównoważonego.
5. Zarządzanie mobilnością na obszarach wiejskich obciążonych sezonowo transportem turystycznym.



Region Katalonii, Hiszpania

1. Wprowadzenie elastycznego transportu i redukcji CO₂ do programu operacyjnego EFRR w Katalonii.
2. Rozszerzenie usług transportowych na żądanie w regionach APIA. Wdrożenie systemu Bicibus „rowery w autobusach” (intermodalność autobus-rower).
3. Realizacja trasy rowerowej Lleida - La Pobla de Segur (intermodalność pociąg-rower).
4. Rozszerzenie usług autobusowych na terenie Parku Narodowego Aigüestortes.
5. Usługi autobusowe na żądanie (La Pobla de Segur - Telefèric de Capdella) (intermodalność kolejka-autobus-kolejka linowa).
6. Promowanie istniejących i nowych usług transportowych wśród miejscowej ludności i turystów.



Region Koszyce, Słowacja

1. Wsparcie na rzecz włączenia inicjatyw regionalnego Planu Działań do listy projektów RITS.
2. Budowa intermodalnych terminali transportu publicznego z systemem informatycznym.
3. Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru Słowackiego Raju.
4. System informacyjny dla zintegrowanego systemu transportowego.
5. Rozszerzone liczenie turystów poprzez zbieranie informacji o ich zachowaniach związanych z mobilnością.
6. Szybka linia autobusowa Spišská Nová Ves - Podlesok - Kopanec - Stratená.



Region Warny, Bułgaria

1. Zmiana Regionalnego Planu Rozwoju dla Regionu Północno-wschodniego na lata 2014-2020 (region NUTS 2) poprzez dodanie nowego rozdziału dotyczącego mobilności.
2. Wsparcie nowych projektów związanych z opracowaniem planów zrównoważonej mobilności miejskiej / regionalnej i wdrażanie odpowiednich działań na obszarach peryferyjnych.
3. Szkolenie i podnoszenie świadomości w zakresie zrównoważonej mobilności.

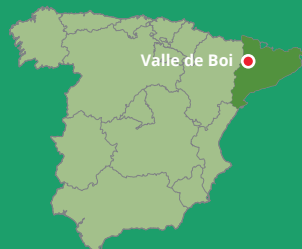


Region Wschodniego Tyrolu, Austria

1. Podnoszenie świadomości dotyczącej programów operacyjnych EFRR w odpowiednich komisjach.
2. Dostosowanie lokalnej Strategii Rozwoju Wschodniego Tyrolu z wykorzystaniem podejścia opartego na rozwoju lokalnym kierowanym na społeczność (CLLD).
3. Integracja podstawowego systemu informacyjnego dotyczącego zrównoważonych środków transportu w narzędziach komunikacyjnych Organizacji Turystycznej Wschodniego Tyrolu.
4. Elastyczne małoskalowe systemy transportu publicznego.
5. Elastyczne usługi transportowe oparte na komunikacji społecznościowej i wolontariacie.
6. Rozszerzenie systemów e-carsharingu we Wschodnim Tyrolu.
7. Szkolenie z zarządzania mobilnością dla przedsiębiorstw turystycznych skierowane zarówno do pracowników, jak i turystów.



Region Katalonii, Hiszpania



1. ŚCIEŻKA ROWEROWA WOKÓŁ JEZIOR (DZIAŁANIE 4: INTERMODALNOŚĆ KOLEJ- ROWER)

Ministerstwo ds. Terytorium i Zrównoważonego Rozwoju pracuje obecnie nad koncepcją „Trasy Jeziornej” w celu zaoferowania nowej trasy rowerowej. Projekt będzie realizowany na terytorium trzech hrabstw: Segrià, Noguera i Pallars Jussà i będzie funkcjonować w połączeniu z linią kolejową wzdłuż trasy Lleida - La Pobla de Segur.

Łącznie trasa obejmie 125 kilometrów, z czego 98 km zostało przygotowanych jako przejezdne na rowerze, a pozostałe 27 km do pokonania pociągiem. Dwie główne trasy to:

Pierwsza: Lleida - Balaguer - Sant Llorenç de Montgai (52 km)

Druga: Cellers- Llimiana - Tremp - Salàs de Pallàs - la Pobla de Segur (46 km)

Trasa zostanie połączona ze ścieżką rowerową Inter Catalunya.

W 2019 r. pierwsze odcinki trasy między Lleidą i Balaguer (trasa 1) oraz między Salàs de Pallars i La Pobla de Segur (trasa 2) zostały w pełni wyposażone w drogowskazy (na odcinku 45,5 km).

2. OKRESOWE ROZSZERZENIE USŁUG AUTOBUSOWEJ W PARKU NARODOWYM AIGÜESTORTES. NOWE POŁĄCZENIE (DZIAŁANIE 5)

W okresie turystycznym trwającym od 21 czerwca do 30 września Departament ds. Terytorium i Zrównoważonego Rozwoju usprawnił sposób działania

systemu autobusowego, który obsługuje Park Narodowy Aigüestortes i Estany de Sant Maurici. Trasa tej linii została przedłużona z Sort do La Pobla de Segur. Do tej pory usługa Park Bus Service obejmowała tylko północną część parku, łącząc ze sobą leżące tam miejscowości.



W 2020 r. zostanie ukończona trasa południowa, a użytkownicy będą mogli poruszać się autobusem wokół całego obszaru parku.

3. REALIZACJA USŁUGI AUTOBUSOWEJ Z LA POBLA DE SEGUR DO LA TORRE DE CAPDELLA (DZIAŁANIE 6: INTERMODALNOŚĆ KOLEJ-AUTOBUS-KOLEJKA LINOWA)

Departament ds. Terytorium i Zrównoważonego Rozwoju stworzył nową linię autobusową, która będzie kursować co roku od 29 czerwca do 29 września. Linia dojeżdża do kolejki linowej, która jest skoordynowana z pociągiem łączącym Lleidę z La Pobla de Segur. Dziennie zaplanowano dwa kursy, jeden rano i drugi po południu z powrotem na dworzec kolejowy w La Pobla de Segur, aby zapewnić pasażerom możliwość dojazdu do Lleidy.



4. PROMOCJA OBECNYCH I NOWYCH USŁUG TRANSPORTOWYCH WŚRÓD LOKALNEJ SPOŁECZNOŚCI I TURYSTÓW (DZIAŁANIE 7)

W celu promowania dwóch nowych usług transportowych opracowano szereg działań. Obejmują one:

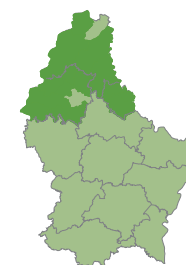
- kolportaż 24 000 broszur / 560 plakatów / 700 e-maili
- Rozpowszechnianie informacji za pośrednictwem mediów społecznościowych.
- Wszystkie informacje turystyczne można śledzić w mediach społecznościowych.



Wszystkie wdrożenia były możliwe dzięki współpracy regionalnej Parku Narodowego Aigüestortes, The Vall Fosca i zainteresowanych gmin.



Region Parku Krajobrazowego Górnej Sûre, Luksemburg



1. W okolicach jeziora Upper Sûre występuje szereg problemów związanych z sezonowym ruchem samochodów. W celu zmiany tej tendencji należy zaproponować transportową alternatywę dla ruchu indywidualnego. Dwie linie autobusowe, które zwykle kursują w ciągu tygodnia, zostały uruchomione również w weekendy. Dodatkowo od 2019 r. linia południowa kursuje co godzinę, a linia północna co dwie. Trwające obecnie prace drogowe na linii północnej zmusiły autobus do objazdu, co uczyniło go częściowo nieatrakcyjnym dla odwiedzających, podczas gdy linia południowa jest powszechnie używana. Prace drogowe potrwać do końca sezonu 2020, więc przed rokiem 2021 nie oczekuje się zwiększenia liczby użytkowników na trasie północnej.
2. W roku 2020 zostanie uruchomione połączenie wahadłowe, które pozwoli turystom na przejazd wokół jeziora Upper Sûre. Pozwoli to na zwiedzanie całego obszaru bez użycia samochodu. Uruchomione połączenie będzie służyć zarówno mieszkańcom jak i turystom zakwaterowanym w wioskach otaczających jezioro. Skorzystają też na nim osoby podróżujące jedną z dwóch linii autobusowych. Nowe połączenie pozwoli też na podróżowanie etapami, co jest szczególnie atrakcyjne w przypadku tras długodystansowych.
3. Plan regionalnej sieci rowerowej został opracowany przez Park Krajobrazowy Górnej Sûre i zatwierdzony przez wszystkie gminy. W związku z tym, że na poziomie Parku Krajobrazowego zatwierdzono już specjalny budżet, w roku 2020 możliwe będzie przeprowadzenie mniejszych prac technicznych w tym m.in. oznakowania tras. Większość wiosek na terenie parku zostanie w ten sposób połączona systemem tras rowerowych. Co więcej, na terenie sąsiedniego Parku Our prowadzone są podobne prace, dzięki czemu obie sieci będzie można połączyć ze sobą, co zwiększy ich atrakcyjność.





Region Wschodniego Tyrolu, Austria



ULEPSZENIE REGIONALNYCH INSTRUMENTÓW POLITYKI (DZIAŁANIE 2: DOSTOSOWANIE LOKALNYCH INSTRUMENTÓW POLITYKI)

Doświadczenia projektu zostały przeniesione do polityki regionalnych. Wyniki projektu LAST MILE zostały uwzględnione m.in. w Strategii Rozwoju Regionalnego Wschodniego Tyrolu (wykorzystując podejście rozwoju lokalnego kierowanego przez społeczność). To pokazuje, że innowacyjne rozwiązania mobilności mogą dać impuls do rozwoju projektów na obszarach wiejskich.



WIELOFUNKCYJNE SAMOCHODY ELEKTRYCZNE DLA OSTATNIEJ MILI (DZIAŁANIE 5: SPOŁECZNE AUTOBUSY I KIEROWCY WOLONTARIUSZE)

Sześć gmin uzupełniło swoje odcinki ostatniej mili systemami transportowymi działającymi od drzwi-do drzwi: nowe usługi mobilności dla mieszkańców nazwano „e-defmobil 2.0”, „PRÄomobil” i „KALSomobil”. Każda gmina posiada samochód elektryczny,



który działa jak współdzielona taksówka „na żądanie” obsługiwany przez kierowców-wolontariuszy. Obecnie już ponad 120 ochotników zaangażowanych jest w obsługę taksówek non-profit, które stały się ważną częścią struktury społecznej. Usługa wypełnia lukę w zakresie mobilności między progiem domu a przystankami autobusowymi, sklepami, lekarzami i obiektami rekreacyjnymi. W ten sposób usługa może zastąpić drugi lub trzeci prywatny samochód w gospodarstwie, który jest często niezbędny z powodu niewystarczającego transportu publicznego i rozproszonej sieci osadniczej. Kolejną atrakcją jest to, że e-samochody są częścią regionalnego systemu e-carsharingu i są ogólnodostępne dla wszystkich w weekendy.

E-CARSHARING „FLUGS” (DZIAŁANIE 6: ROZSZERZENIE E-CARSHARINGU W TYROLU WSCHODNIM)

Współpraca między regionalnym dostawcą usług carsharingu, gminami oraz Regionalnym Zarządem Wschodniego Tyrolu pozwoliła na uruchomienie dziewięciu nowych lokalizacji systemu FLUGS. Ta elastyczna forma mobilności skierowana była początkowo do regionalnych mieszkańców i firm jednak obecnie rozwinięty system pozwala na korzystanie z usług również turystom podczas ich pobytu w Wschodnim Tyrolu.

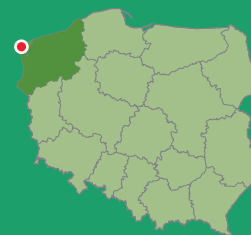


KONTYNUACJA DZIAŁAŃ PROJEKTU LAST MILE (DZIAŁANIE 7: ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ SKIEROWANE DO PRZEDSIĘBIORSTW TURYSTYCZNYCH I TURYSTÓW)

Kolejny projekt kontynuujący ideę LAST MILE pomaga wdrażać systemy mobilności w regionach wiejskich. Projekt SMACKER programu Interreg Europa Centralna umożliwia opracowanie i wdrożenie kolejnych podejść do problematyki ostatniej mili i podniesienia świadomości w zakresie korzystania z systemów zrównoważonej mobilności. W szczególności dzięki temu projektowi prowadzone są działania dotyczące podnoszenia świadomości i szkolenia skierowane zarówno do pracowników branży turystycznej, jak i odwiedzających region gości.



Województwo Zachodniopomorskie / Szczeciński Obszar Metropolitalny, Polska



Jedną z inicjatyw opracowanych i wdrożonych w województwie zachodniopomorskim w ramach regionalnego Planu Działania było stworzenie edukacyjnej gry planszowej związanej z promowaniem zrównoważonej mobilności, szczególnie w kontekście turystyki.

Gra łączy aspekt edukacyjny, promując alternatywne metody podróży i potencjał turystyczny regionu, z ciekawą i dynamiczną mechaniką rozgrywki. Podczas gry można dowiedzieć się o zaletach podróży pociągiem, autobusem lub rowerem, a także dowiedzieć się więcej o regionalnych atrakcjach turystycznych. Głównymi postaciami w grze są członkowie rodziny żubrów, z których każdy reprezentuje i promuje inny rodzaj transportu.

W grze przedstawiono również konkretne projekty transportowe oraz systemy mobilności, które są aktualnie wdrażane lub są już obecne w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym (tj. Szczecińska Kolej Metropolitalna, Szczeciński Rower Miejski lub koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego) i wykorzystano je jako istotne elementy gry.



Główną inspiracją były doświadczenia płynące z poznanego w trakcie projektu podejścia Luksemburga do polityki informacyjnej i różnych sposobów zwiększania świadomości społecznej w zakresie zrównoważonej mobilności i transportu publicznego.

W trakcie drugiej fazy projektu LAST MILE Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie stworzyło edukacyjną grę planszową „Mobiliada – czyli rodzina Mobilków w podróży”. Gra promuje wykorzystanie zrównoważonych rozwiązań w zakresie transportu i mobilności podczas wycieczek turystycznych i rekreacyjnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym oraz w gminach nadmorskich.

Gra została oficjalnie zaprezentowana podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu we wrześniu 2019 r. i spotkała się z wielkim entuzjazmem graczy, którzy z radością wyruszyli z rodziną Mobilków odkrywać atrakcje Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Już teraz gra jest dostępna dla każdego. Wszystkie elementy gry można pobrać bezpłatnie na stronie rbgp.pl/mobiliada (w wersji pdf do samodzielnego wydrukowania).



Region Warny, Bułgaria



Największym sukcesem CSDCS była oficjalna zmiana głównego instrumentu regionalnej polityki – Regionalnego Planu Rozwoju Regionu Północno-wschodniego na lata 2014–2020 (region NUTS 2) poprzez dodanie nowego zakresu dotyczącego mobilności.

W wyniku inspiracji poznanych w trakcie projektu Katalońskim planem transportu pasażerskiego, CSDCS postanowiła zdefiniować działania dotyczące świadczenia usług w zakresie mobilności w regionie Warny i zarządzania całym systemem transportowym, a następnie przedstawić je Rządowi Regionalnemu.

W ścisłej współpracy z gubernatorem Warny i przedstawicielami wszystkich grup interesariuszy zmiany zostały zatwierdzone przez Drugie Zgromadzenie Regionu Północno-wschodniego w Balcziku w czerwcu 2018 r. Ostateczne zatwierdzenie zmian w Planie Regionalnym przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego zostało dokonane w lipcu 2018 r.

Projekt LAST MILE wywołał wiele pozytywnych zmian w regionie. W Warnie wprowadzono m.in. nową zaawansowaną politykę parkowania i utworzono dużą strefę dla pieszych.

Centra informacyjne ds. mobilności i nowe programy wynajmu rowerów pojawiły się w kilku gminach. Turystyka krok po kroku łączy się z transportem, uruchamiając nowe linie transportu publicznego prowadzące do głównych atrakcji turystycznych.

Wdrożono wiele działań opartych o SUMP (nowa niebieska strefa i aplikacja mobilna ze specjalnym oprogramowaniem, 18 e-samochodów, 60 nowych e-autobusów, projekt sieci e-ladownia itp.). Opracowywana jest również strategia rowerowa dla Warny.

CSDCS zorganizowała serię wydarzeń edukacyjnych i informacyjnych. W listopadzie 2018 r. zorganizowano szkolenie SUMP dla ekspertów miejskich z udziałem ekspertów z UE. Z powodzeniem przeprowadzono konferencję na temat mobilności w Warnie wraz z uniwersytetem w Warnie „T.Hrabar” i uniwersytetem Ruse „A.Kanchev” w listopadzie 2019 r.

Wysiłki CSDCS i zespołu z Warny zostały bardzo docenione przez Komisję Europejską. Gubernatora Passeva i przewodniczącą CSDCS prof. Ilievę oficjalnie nominowano na ambasadorów SUMP w Bułgarii.

Program INTERREG EUROPE wybrał Warnę, aby nakręcić film pokazujący sukces projektu (<https://stories.interregeurope.eu/#greener-tripsfor-tourists>). Warna jest jednym ze zwycięzców programu EC IUC i została powiązana z regionem Santa Monica w Kalifornii w celu wymiany doświadczeń w zakresie mobilności (<http://www.iuc.eu/city-pairings/>).



Region Koszyc, Słowacja



Jednym z sukcesów osiągniętych dzięki projektowi LAST MILE była zmiana krajowych przepisów dotyczących transportu drogowego (ustawa nr 56/2012 o transporcie drogowym), co pozwoliło na zapewnienie współfinansowania ze środków publicznych elastycznych systemów transportu (usług transportu turystycznego).

Samorządowy Region Koszyc, reprezentując ważną grupę interesariuszy, w kwietniu 2019 zainicjował również zmianę dekretu Ministerstwa Transportu, definiując termin „autobus na żądanie” (jeden z systemów elastycznego transportu) w ustawodawstwie krajowym.

Już 15 grudnia 2019r. Koszycy wprowadziły pierwszy „autobus na żądanie” w nowym rozkładzie jazdy. Projekt LAST MILE przyniósł pozytywną zmianę w systemie transportu w regionie koszyckim, ponieważ do tej pory nie funkcjonowały tu elastyczne systemy transportowe oparte na dynamicznym popycie.

Jednym ze sposobów uczynienia transportu publicznego bardziej atrakcyjnym dla turystów jest posiadanie dobrej jakości infrastruktury, z której może korzystać transport publiczny. Droga Kopanecka jest ważnym elementem infrastruktury turystycznej w Parku Narodowym Słowacki Raj poprawiając dostępność kurortów turystycznych na południu parku. W 2018 roku droga została przebudowana, dzięki czemu można było uruchomić transport publiczny na obszarze parku.

Jest to skoordynowane z wprowadzeniem sezonowej linii szybkiego autobusu na Drodze Kopaneckiej (Działanie 2 Regionalnego Planu Działań). Linia ta łączy północną i południową część Słowackiego Raju i znacznie skraca czas podróży. W 2018 r. Organizacja Turystyczna Słowackiego Raju oraz lokalny operator transportu publicznego wprowadzili usługę transportu minibusem na Drodze Kopaneckiej zbierając jednocześnie dane statystyczne.

Statystyki z dwóch sezonów letnich pokazują znaczenie usługi dla turystów - liczba pasażerów wzrosła z 1284 w 2018 r. do 1658 w 2019 r.

Zasadniczo stopień zainteresowania turystów uruchomionym systemem okazał się wyraźny, jednak należy wskazać, że liczba pasażerów okresowo była dość zależna od pogody. W celu dotarcia do większej liczby klientów w przyszłości zostanie zapewniona, w ramach linii, możliwość transportu rowerów.



DOŚWIADCZENIA UZYSKANE W TRAKCIE FAZY WDROŻENIOWEJ

Główne wnioski i doświadczenia partnerów projektu LAST MILE uzyskane w procesie wdrażania Regionalnych Planów Działań.



Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego, Polska



Najważniejszym doświadczeniem zdobytym w ramach projektu jest konieczność podejścia całościowego, zwłaszcza w przypadku projektów związanych ze zrównoważoną mobilnością.

Każde działanie powinno być zakotwiczone w możliwie wielu podstawach i oparte na jak najszerszym zespole interesariuszy. Pozwala to nie tylko na efektywną realizację opracowanych projektów, ale także stymuluje zupełnie nowe synergiczne działania.

Ważne jest również, aby oczekiwana ostateczna jakość i forma projektu były od początku jasne i czytelne. Dzięki temu główna idea projektu nie zostanie utracona, nawet w przypadku koniecznego etapowania działań.

Maciej Łapko



Region Parku Krajobrazowego Górnej Sûre, Luksemburg



Realizacja działań rozpoczyna się już na etapie ich opracowania. W proces ten powinna być zaangażowana duża liczba interesariuszy. Umożliwia to szeroką dyskusję i integrację nowych pomysłów w działaniach. Z powodu takiego procesu zainteresowane strony wykazują większą identyfikację opracowanymi działaniami, co upraszcza ich wdrażanie.

Anita Lanners



Dyrekcja Mobilności i Transportu. Ministerstwo ds. Terytorium i Zrównoważonego Rozwoju. Rząd Katalonii, Hiszpania



Dobra praktyka taksówki turystycznej z Parku Narodowego Aigüestortes i Estany de Sant Maurici stała się inspiracją dla innych regionów. Wdrożenie takiego alternatywnego rozwiązania powstrzymało napływ samochodów indywidualnych do parku narodowego, a tym samym uchroniło obszar przed zanieczyszczeniem powietrza i hałasem. Taksówki są samofinansujące się i nie wymagają dotacji publicznych a ich operatorzy dzielą się dochodami z biletów.

Cristina Pou Fonollà



Agencja Wspierania Rozwoju Regionalnego Koszyc, Słowacja

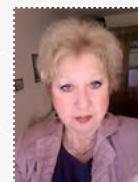


Pierwsze wdrożenie wykazało, że niezwykle istotny jest dobór interesariuszy, którzy pomogą dobrze zaplanować działania tak, by właściwie odpowiadały na potrzeby zarówno turystów jak i mieszkańców. Ponadto rzeczczą nieodzowną do pomyślnej realizacji działań jest stałe podnoszenie świadomości na temat zrównoważonego transportu i współpraca z odpowiednimi partnerami w tym zakresie. Wreszcie, budżet musi zostać przydzielony do odpowiednich zadań na możliwie wczesnym etapie, tak aby działania można było sprawnie wdrożyć.

Henrieta Kiraľvargová



Klub „Zrównoważony Rozwój Społeczeństwa Obywatelskiego, Bułgaria



Realizacja projektu pozwoliła na szerokie podejście do zagadnienia produktu turystycznego, w tym również w kontekście rozwiązań miękkiej mobilności. Zidentyfikowano wiele dobrych przykładów integracji systemu transportu publicznego z opcjami dla turystów i tworzenia nowych usług mobilności zorientowanych na ich potrzeby. Projekt udowodnił znaczenie współpracy na wszystkich poziomach (państwowym, regionalnym, lokalnym, prywatnym) oraz płynące z tego korzyści w sferze społecznej i środowiskowej. Nowoczesne podejście marketingowe uwypukliło atrakcyjność nowych opcji mobilności w turystyce - niedrogich, elastycznych, dostępnych, czasem opartych na zabawie lub całkowicie bezpłatnych.

Prof. Lucia Ilieva



Zarząd Regionalny Wschodniego Tyrolu, Austria



Istotną rolę przy wdrażaniu m.in. działań LAST MILE na obszarach wiejskich może odgrywać zapewnienie długotrwałego finansowania przewidzianego w regionalnej polityce transportowej. Zachęci to gminy i instytucje do podjęcia takiego wyzwania.

Doświadczenie pokazało, że ukierunkowana praca public relations oraz zaangażowanie potencjalnych użytkowników i instytucji w procesie opracowywania działań może być największą pomocą dla skutecznej realizacji projektu.

Nicole Suntinger

REKOMENDACJE

Rekomendacje wynikają bezpośrednio z doświadczeń analizowanych w projekcie LAST MILE. Opierają się one na wynikach regionalnych analiz uwarunkowań, barier i dobrych praktyk. Rekomendacje zostały uzupełnione o doświadczenia związane z wdrażaniem regionalnych Planów Działania.

POZIOM UE

Rekomendacje



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 stosowania rozwiązań FTS (np. poprzez wybór tematu dla Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności ściśle związanego z zastosowaniem FTS na obszarach wiejskich i turystycznych).

Grupy docelowe



Komisja Europejska,
Rada Unii Europejskiej



Komisja Europejska

POZIOM KRAJOWY

Rekomendacje



Opracowanie jednoznacznych definicji elastycznych form transportu i regulacji w prawie krajowym, umożliwiających funkcjonowanie usług FTS w ramach systemów transportu publicznego.



Wprowadzenie zapisów zobowiązujących organizatorów transportu publicznego do koordynacji wszystkich systemów transportowych na swoim obszarze działania.



Stworzenie warunków dla wdrażania i finansowania usług FTS w instrumentach finansowania szczebla krajowego i regionalnego.

Grupy docelowe



Rząd / Ustawodawca,
Odpowiednie ministerstwa



Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa



Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa

POZIOM REGIONALNY

Rekomendacje



Opracowanie regionalnych planów mobilności uwzględniających zastosowanie rozwiązań FTS oraz w równym stopniu odnoszących się zarówno do obszarów metropolitalnych jak i do obszarów o rozproszonej sieci osadniczej.



Strategie rozwoju regionalnego powinny zawsze uwzględniać łącznie kwestie transportu i turystyki. Również w przypadku polityk tematycznych i planów dotyczących transportu i mobilności ważne jest, odnosiły się one do zagadnień związanych z rozwojem zrównoważonej turystyki i odwrotnie.



Koordinacja i integracja polityki informacyjnej dotyczącej oferty transportowej, w tym rozwiązań FTS. Wdrożenie regionalnej platformy informacyjnej.



Ujęcie wdrażania i finansowania systemów FTS w regionalnych programach operacyjnych.

Grupy docelowe



Władze regionalne
i podległe im jednostki



Władze regionalne
i podległe im jednostki,
wydziały Transportu i Turystyki



Władze regionalne
i podległe im jednostki



Władze regionalne
i podległe im jednostki

POZIOM LOKALNY

Rekomendacje



Opracowywanie i wdrażanie planów zrównoważonego transportu publicznego oraz planów zrównoważonej mobilności, zawierających odniesienie do elastycznych systemów transportowych.



Organizowanie szkoleń, spotkań oraz wizyt studialnych dla decydentów i interesariuszy na szczeblu lokalnym, przybliżających zagadnienia FTS.



Ciągła ocena i badanie potrzeb transportowych pasażerów (mieszkańców i turystów) oraz aktualizacja polityki transportowej.

Grupy docelowe



Władze lokalne
i podległe im jednostki



Władze lokalne
i podległe im jednostki



Władze lokalne
i podległe im jednostki

Pełne wersje wszystkich dokumentów
i opracowań powstałych na potrzeby
projektu LAST MILE dostępne są na stronie:

<https://www.interregeurope.eu/lastmile>

ANALIZA REGIONALNA 1

**„ANALIZA KRAJOWYCH ORAZ LOKALNYCH
UWARUNKOWAŃ I BARIER DLA ROZWOJU
SYSTEMÓW TRANSPORTU ELASTYCZNEGO”**

Opracowanie:



ANALIZA REGIONALNA 2

**„ANALIZA AKTUALNYCH UWARUNKOWAŃ
(STATE-OF-THE-ART) ODNOŚNIE REGIONALNYCH
SYSTEMÓW TRANSPORTU PUBLICZNEGO ZE
SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM SYSTEMÓW
TRANSPORTU ELASTYCZNEGO”**

Opracowanie: Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General de Transports i Mobilitat

ANALIZA REGIONALNA 3

„EWALUACJA DOBRCH PRAKTYK”

Opracowanie:



SYNTEZA

**„LAST MILE – ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ
NA OBSZARZE OSTATNIEJ MILI W REGIONACH
TURYSTYCZNYCH. SYNTEZA”**

Opracowanie:



ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ NA OBSZARZE OSTATNIEJ MILI W REGIONACH TURYSTYCZNYCH

Turystyka odpowiada za około 5-8% światowej emisji gazów cieplarnianych, przy czym główną składową jest transport. Oprócz lotnictwa samochody nadal dominują w mobilności turystycznej. Jednym z czynników decydujących o wyborze środka transportu jest często dostępność rozwiązań zrównoważonej mobilności na ostatnim odcinku podróży, tj. od węzłów transportowych (regionalnych stacji kolejowych) do miejsca docelowego (tzw. „ostatnia mila”).

Projekt LAST MILE miał na celu znalezienie innowacyjnych i elastycznych rozwiązań w zakresie zrównoważonej mobilności regionalnej, takich jak systemy transportu „na żądanie”, systemy carsharing czy bikesharing czy dedykowany transport sezonowy.

Partnerzy z sześciu krajów europejskich, pod przewodnictwem Agencji ds. Ochrony Środowiska Austrii, wymieniali doświadczenia dotyczące elastycznego transportu i opracowali regionalne plany działań wraz z rekomendacjami do instrumentów polityk.

Wszystkie regiony partnerskie pokazały dobre przykłady udanych rozwiązań elastycznej mobilności dla obszarów „ostatniej mili”. Wiele z nich było wynikiem inicjatyw oddolnych, dostosowujących modele operacyjne do potrzeb i oczekiwań mieszkańców oraz innych grup docelowych. Jednak często opierają się one na szerokich kompromisach ze względu na niewystarczające regulacje prawne oraz brak wsparcia organizacyjnego i finansowego. Organizatorzy transportu zwykle nie mają doświadczenia w integracji podejścia elastycznego z systemami transportu publicznego.

Aby wprowadzić elastyczność do transportu, konieczne są odpowiednie ramy prawne i finansowe. Elastyczne usługi transportowe już teraz należy uwzględnić w dokumentach strategicznych na poziomie regionalnym i lokalnym, np. poprzez SUMP-y. Podnoszenie świadomości i zaangażowanie interesariuszy są niezbędne do osiągnięcia sukcesu.

Więcej informacji o projekcie LAST MILE: www.rbgp.pl/projekt-last-mile/

Wydawca

Agencja Wspierania Rozwoju
Regionalnego Koszyce
Stojársená 3, 040-01 Kosice, Słowacja

Zespół redakcyjny: Agency for the Support
of Regional Development Košice, Environment
Agency Austria, komobile w7, Naturpark
Ötztal, Regional Office for Spatial
Planning of Westpomeranian Voivodeship
(RBGPWZ)

Opracowanie graficzne: RBGPWZ, Tonio, s.r.o.

Liczba kopii: 40

*Prawa autorskie © LAST MILE, Wszelkie prawa
zastrzeżone.*

Luty 2020

Niniejsza publikacja odzwierciedla jedynie
poglądy autora, a władze programu Interreg
Europa nie ponoszą odpowiedzialności za spo-
sób wykorzystania udostępnionych informacji.

Projekt LAST MILE finansowany jest
w ramach programu INTERREG EUROPA.

Całkowity budżet projektu: 1.607.720 €

Udział funduszy EFRR (INTERREG EUROPA): 1.346.442 €

Czas trwania projektu: Faza 1 2016-04 do 2018-09, Faza 2 2018-10 do 2020-09

Zdjęcia:

Okładka, Strony 14, 15, 17, 27:

© Roman Klementsitz

Strona 2: © BMNT/William Tadros, BKA/Andy Wenzel

Strona 3: © Umweltbundesamt/Ringhofer

Strona 6: © Unsplash

Strony 7, 14, 16, 17, 20, 22, 23, 26, 35: © RBGPWZ

Strona 21: © Ministry for Sustainable
Development (Luxembourg)

Strony 24, 36: © CSDCS

Strona 25: © Naturpark Ötztal

Strona 32: © The Catalan Ministry of Territory
and Sustainability

Strona 33: free licence

Strona 34: © Regionsmanagement East Tyrol,
Verkehrsverbund Tirol, 2018

Strona 37: © Gejza Legen

Strona 38: © Cristina Pou Fonollà, RBGPWZ,
Caroline Martin

Strona 39: © Henrieta Királ'vargová, Lucia Ilieva,
Nicole Suntinger

Strony 42-43: © Project Partnership
Wszystkie fotografie chronione są prawami
autorskimi ich właścicieli.

Partnerzy projektu LAST MILE:



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**



Każdy region współpracuje z lokalną grupą interesariuszy zaangażowaną w proces międzyregionalnej wymiany doświadczeń.

THE PEP

Transport, Health
and Environment
Pan-European Programme



The project was
initiated and
supported by the
Austrian Ministry
for Climate Action

**Federal Ministry
Republic of Austria**
Climate Action, Environment,
Energy, Mobility,
Innovation and Technology

Lead Partner

Environment Agency Austria

Agnes Kurzweil, DI

T +43-(0)1-313 04-5554

E agnes.kurzweil@umweltbundesamt.at

Project Management

komobile w7

Christine Zehetgruber, DI

T +43-(0)1-89 00 681 - 51

E lastmile@komobile.at