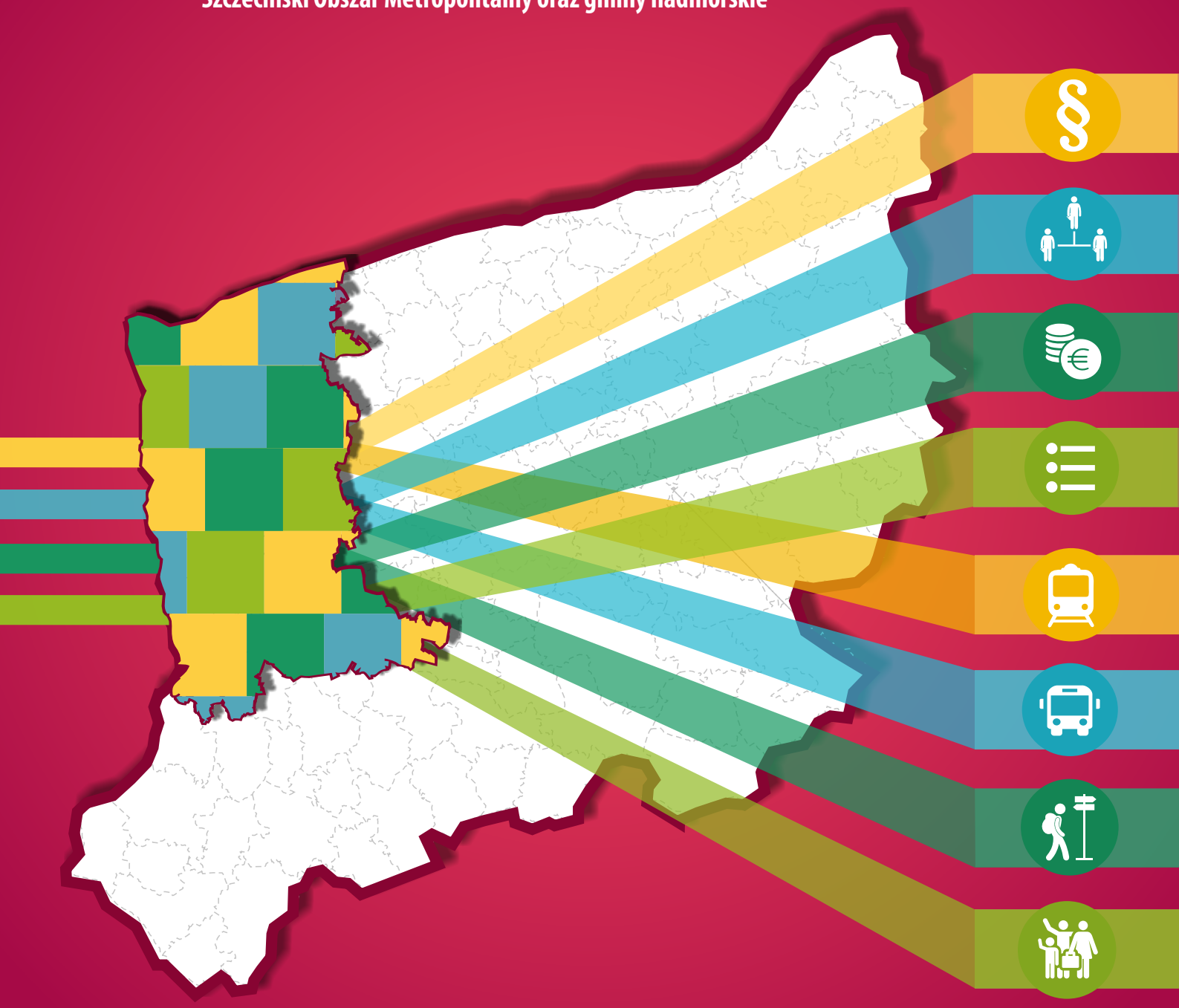
LAST MILE
Interreg Europe

REGIONALNY PLAN DZIAŁAŃ

Szczeciński Obszar Metropolitalny oraz gminy nadmorskie



Działanie 1-A.6 w ramach projektu LAST MILE - Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych

European Union
European Regional Development Fund

Pomorze Zachodnie

Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego

Interreg Europe
European Union | European Regional Development Fund

LAST MILE
Interreg Europe

European Union
European Regional
Development Fund

REGIONALNY PLAN DZIAŁAN

dotyczący wdrażania i rozwoju elastycznych systemów transportowych

Szczeciński Obszar Metropolitalny oraz gminy nadmorskie

Działanie 1-A.6 w ramach projektu
LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych

Regionalne Biuro
Gospodarki Przestrzennej
Województwa
Zachodniopomorskiego

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

Lipiec 2018

www.interregeurope.eu/lastmile

Abstrakt **4**

Podsumowanie założeń Regionalnego Planu Działań 4

Abstract summary of the Regional Action Plan 5

1. Rozdział I - Informacje ogólne **6**

1.1. Podstawowe informacje o projekcie 6

1.2. Informacja o dokumencie 6

1.3. Informacja o projekcie LAST MILE 7

1.4. Główne cele projektu LAST MILE 9

1.5. Uwarunkowania 9

1.6. Systemy transportu elastycznego 11

1.7. Obszar projektu 14

1.8. Bariery dla rozwoju FTS – krajowe i regionalne 15

1.9. Bariery dla rozwoju FTS – lokalne (gminy nadmorskie) 15

1.10. Główne rekomendacje projektu 16

2. Rozdział II - Regionalna strategia w zakresie problematyki „ostatniej mili” 17

2.1. Główny instrument polityki 17

2.2. Cele w odniesieniu do wskazanego instrumentu polityki 17

2.3. Cele regionalne i lokalne w odniesieniu do problemu „ostatniej mili” 18

3. Rozdział III – Działania przyjęte w ramach Planu 19

3.1. Zestawienie przyjętych Działań 19

3.2. Działania odnośnie wskazanego instrumentu polityki 20

3.3. Działania dotyczące instrumentów finansowania 24

3.4. Działania związane z uwarunkowaniami legislacyjnymi 27

3.5. Działania związane ze strukturami organizacyjnymi 30

3.6. Działania związane z wdrażaniem konkretnych rozwiązań zrównoważonej mobilności . 33

3.7. Działania związane ze zwiększaniem poziomu świadomości 36

4. System monitorowania procesu wdrażania Planu Działań 38

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**.

Abstrakt

Podsumowanie założeń Regionalnego Planu Działań

Opracowany w ramach projektu „LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych" Regionalny Plan Działań dla Województwa Zachodniopomorskiego, określa inicjatywy, które poprzez swoją realizację w II fazie projektu (okres 2 lat) powinny przyczynić się do rozwoju polityk związanych ze zrównoważoną mobilnością, szczególnie w zakresie wdrażania elastycznych systemów transportowych (*flexible transport systems – FTS*).

Usługi elastyczne, takie jak transport na żądanie, systemy car-sharing czy car-pooling stanowią coraz częściej istotny element systemów transportu publicznego. Poprzez lepsze dopasowanie oferty do lokalnych uwarunkowań, wysoką wydajność i mniejszą kosztochłonność w porównaniu z systemami regularnymi, mogą stanowić atrakcyjną alternatywę wobec dominującego transportu indywidualnego. Rozwiązania FTS mogą być skutecznie stosowane na obszarach transportowo deficytowych, o rozporoszonej sieci osadniczej czy o dużej sezonowości ruchu (obszary turystyczne).

Opracowane działania posiadają różnorodną charakterystykę i skierowane są do różnych szczebli. Działanie skierowane na poziom krajowy dotyczy konieczności uporządkowania i uzupełnienia zapisów legislacyjnych, w szczególności ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o transporcie drogowym. Pozwoli to na jednoznaczne zdefiniowanie systemów elastycznych w polskim prawodawstwie oraz na określenie ich roli w procesie budowania systemów transportu publicznego.

W skali regionalnej działania skupiają się na usprawnieniu jednego z instrumentów polityki regionalnej – Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego (PZPWZ) tak by w procesach badania uwarunkowań, diagnozy stanu oraz wyznaczania kierunków rozwoju województwa uwzględniał zagadnienia związane problematyką ostatniej mili (braku dostępności transportowej) oraz możliwości systemowego stosowania rozwiązań FTS. Jednym z działań na rzecz usprawnienia PZPWZ jest opracowanie metody badania dostępności przestrzennej która może zostać włączona w proces aktualizacji Planu.

Na szczeblu regionalnym zostały określone również działania związane z zapewnieniem wsparcia dla wdrażania systemów FTS w ramach kolejnego regionalnego programu operacyjnego. Zapewnienie wsparcia w postaci odpowiedniego finansowania zewnętrznego może zachęcić gminy do wdrażania systemów FTS.

W odniesieniu do Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego działania skupiają się na podniesieniu poziomu ogólnej świadomości mieszkańców w zakresie dostępności oraz atrakcyjności systemów zrównoważonego transportu publicznego oraz pozostałych rozwiązań mobilności.

Na poziomie lokalnym (nadmorskie gminy turystyczne) w ramach Regionalnego Planu Działań zostały określone inicjatywy wspierające współpracę międzygminną w procesach planowania i rozwoju polityki transportowej (Koordynator Transportowy) oraz wspierające wdrażanie wspólnych inicjatyw transportowych (Bus Nadmorski).

Abstract summary of the Regional Action Plan

The Regional Action Plan for Westpomeranian Voivodeship, developed as part of the "LAST MILE - Sustainable mobility for the last mile in tourism regions" project, sets out number of initiatives that should contribute to the development of policies related to sustainable mobility, especially with regard to the implementation of flexible transport systems (FTS). Actions will be carried out during the second phase of the project which will last for two years.

Flexible transport services such as call/dial systems (transport on demand), car-sahring or car-pooling are an increasingly important element of public transport systems. By better matching the offer to local conditions, high effectiveness and lower cost-efficiency compared to regular systems, they can be an attractive alternative to the dominant individual form of transport. FTS solutions can be effectively applied in transport-deficit areas, with a scattered settlement network or high seasonality of traffic (tourist areas).

The developed actions have a variety of characteristics and are addressed to various administrative levels. The action directed at the national level concerns the need to organize and supplement the legislative provisions, in particular the Act on public collective transport and the Act on road transport. This will allow for the unambiguous definition of flexible systems in Polish legislation and for determining their role in the process of the development of sustainable public transport systems

On the regional level, selected actions aim to improve one of the regional policy instruments - the Spatial Management Plan of Westpomeranian Voivodeship (PZPWZ). This will allow for the inclusion of the last mile issues in the study and diagnosis of regional framework conditions and will help with determination of the directions for the voivodship development. It will also support the systemic approach to the flexible systems solutions from the spatial planning perspective. One of the actions to improve the PZPWZ instrument is the development of a dedicated research method for spatial accessibility that can be included in the process of Spatial Management Plan actualization (PZPWZ includes also the Spatial Development Plan of the Szczecin Metropolitan Area).

At the regional level, activities related to providing support for the implementation of FTS systems under the next regional operational program were also defined. Providing support in the form of appropriate external financing may encourage municipalities to implement FTS systems.

At the level of the Szczecin Metropolitan Area, actions focus on increasing the general awareness of residents in terms of accessibility and attractiveness of sustainable public transport systems and other mobility solutions.

At the local level (coastal touristic municipalities), actions within the framework of the Regional Action Plan will support inter-municipal cooperation in the planning and development of transport policies (Transport Coordinator) and in the implementation of joint transport initiatives (Seaside Bus).

1. Rozdział I - Informacje ogólne

1.1. Podstawowe informacje o projekcie

Nazwa projektu	LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych *LAST MILE – Sustainable mobility for the last mile in tourism regions*
Partner projektu	Województwo Zachodniopomorskie – Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie *Westpomeranian Voivodeship – Regional Office for Spatial Planning of Westpomeranian Voivodeship in Szczecin*
Kraj	Polska / *Poland*
Region NUTS2	Województwo Zachodniopomorskie *Westpomeranian Voivodeship*
Osoba do kontaktu	Biuro RBGPWZ, +48 91 432 49 60, biuro@rbgp.pl Maciej Łapko, +48 91 432 49 73, mla@rbgp.pl

1.2. Informacja o dokumencie

Poniższy dokument przedstawia Regionalny Plan Działań opracowany w ramach realizacji zadania 1-A.6 w ramach projektu „LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych". Dokument został opracowany przez **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie (RBGPWZ)** reprezentujące w projekcie Województwo Zachodniopomorskie.

W ramach realizowanych działań projektowych, RBGPWZ odpowiedzialne było m.in. za opracowanie ostatecznej syntezy międzynarodowych doświadczeń projektu LAST MILE oraz opracowanie wspólnych rekomendacji odnoście możliwego wsparcia na rzecz wdrażania elastycznych systemów transportowych. Synteza doświadczeń i opracowane wnioski posłużyły partnerom projektu jako podstawa do opracowania Regionalnych Planów Działań, określających szereg inicjatyw, których realizacja powinna korzystnie wpłynąć na usprawnienie procesu wdrażania usług FTS w regionach.

W ramach projektu LAST MILE główne działania projektowe na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego skupione był w obrębie miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Szczecina (MOFOW). W jego zakres wchodzą gminy Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) oraz gminy Wolin, Kamień Pomorski, Dziwnów, Międzyzdroje oraz Przybiernów. Ze względu na tematykę projektu, dotyczącą zagadnienia ostatniej mili oraz mobilności na wiejskich obszarach turystycznych, szczególną uwagę poświęcono turystycznym gminom nadmorskim.

Chociaż część inicjatyw, wskazanych w ramach Regionalnego Planu Działań, jest skierowana bezpośrednio na szczebel lokalny w celu wsparcia konkretnego obszaru problemowego, określono w nim również szereg działań (skierowanych na szczebel regionalny i krajowy) których realizacja powinna w sposób systemowy wesprzeć wdrażanie rozwiązań FTS w innych obszarach i regionach województwa.

1.3. Informacja o projekcie LAST MILE

Projekt LAST MILE, finansowany w ramach programu INTERREG EUROPE, jest międzyregionalnym projektem europejskim, prowadzonym przez Agencję ds. Środowiska Austrii w ramach współpracy siedmiu partnerów z sześciu krajów, tworzących łączną 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 Dyrekcję 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.***

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

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

Projekt posiada dwie fazy. W ramach fazy pierwszej zostały zbadane uwarunkowania i bariery na szczeblu krajowym i regionalnym związane z możliwościami wdrażania elastycznych systemów transportowych. W każdym z regionów zidentyfikowano również istniejące dobre praktyki oraz poddano je ewaluacji. Na podstawie zdobytych doświadczeń i opracowanych wniosków przygotowano rekomendacje m.in. do krajowych i regionalnych polityk oraz dokumentów związanych z organizacją systemów transportowych.

Partnerzy projektu z sześciu krajów europejskich opracowali własne 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*** *(National and regional framework conditions and barriers of flexible transport),*
- ***Analizę aktualnych uwarunkowań (State-of-the-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),*
- ***Ewaluację Dobrych Praktyk*** *(Good Practice Evaluation).*

Wnioski z opracowanych analiz oraz doświadczenia zdobyte w ramach wizyt studialnych, poprzez spotkania z interesariuszami projektu oraz wkład ekspercki zostały zebrane i podsumowane w końcowej **Syntezie,** za której opracowanie odpowiedzialne było Województwo Zachodniopomorskie reprezentowane przez Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie.

Kolejnym krokiem było opracowanie niniejszego **Regionalnego Planu Działań** którego celem jest wsparcie inicjatyw związanych z wdrażaniem systemów elastycznych na obszarze projektu.

Faza druga projektu LAST MILE, trwająca od października 2018 do września 2020 będzie fazą realizacji Regionalnego Planu Działań, jego monitorowania, nadzoru oraz oceny rezultatów.

1.4. Główne cele projektu LAST MILE

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.

W ramach projektu zostały określone trzy główne cele, przyjęte przez wszystkich partnerów projektu, w których realizację powinny wpisywać się zaplanowanie działania. Są to:

- Poprawa polityki regionalnej i tworzenie przejrzystych warunków ramowych na rzecz zrównoważonych, elastycznych form transportu na obszarze ostatniej mili w łańcuchu podróży. Ma to na celu zmianę obecnych zachowań transportowych w kierunku wyboru bardziej zrównoważonych środków transportu na potrzeby turystyki i rekreacji. Zmiany mają wpłynąć na przeniesienie ruchu indywidualnego z samochodów do środków transportu zrównoważonego o 5% w roku 2020 r (w odniesieniu do roku 2015), a więc zgodnie z długookresowym celem i kierunkiem konkurencyjnej gospodarki niskoemisyjnej w Europie.

- Poprawa spójności społecznej i terytorialnej poprzez zrównanie szans i lepszą dostępność transportu zarówno dla turystów, jak i dla mieszkańców odległych obszarów i terenów wiejskich (oddalonych od stolicy regionu o 60/120 min). Obszar dostępności transportowej (w ramach transportu publicznego) do stolicy regionu z danego obszaru (oddalonego obecnie o 60/120 minut), ma zostać zwiększona dzięki systemom elastycznego transportu o 10% do roku 2020 r.

- Projekt przyczyni się do wzrostu gospodarczego i zwiększania zatrudnienia poprzez tworzenie "zielonych miejsc pracy" w ramach wdrożenia nowych ofert i usług w zakresie mobilności w słabo zaludnionych obszarach, przyczyniając się do zmniejszenia stopy bezrobocia w mniej uprzywilejowanych regionach. Celem jest utworzenie 100 nowych "zielonych miejsc pracy" do roku 2020 r.

1.5. Uwarunkowania

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

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

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

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

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

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

Odpowiedzią na zapotrzebowanie w odniesieniu do usług transportowych na takich obszarach, w wypadkach, gdzie organizacja stałych połączeń i regularnych rozkładów jazdy jest nieefektywna, są systemy elastyczne. Uruchamiane w odpowiedzi na zapotrzebowanie, często w systemie wywoławczym, umożliwiają oszczędności m.in. poprzez ominięcie problemu „pustych" przejazdów, zapewniając jednocześnie dostępność oraz możliwość zwiększenie częstotliwości kursów.

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

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

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

1.6. Systemy transportu elastycznego

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

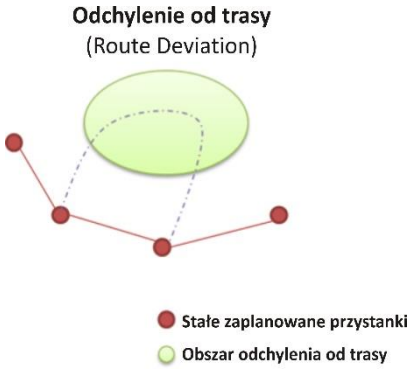
Istnieją bardzo różne podejścia i zakresy działania elastycznych usług transportowych, począwszy od takich posiadających niemal stałe trasy, aż po usługi oparte praktycznie każdorazowo na zmiennym zapotrzebowaniu. Struktura elastycznego transportu publicznego musi być określona w zależności od charakterystyki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

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

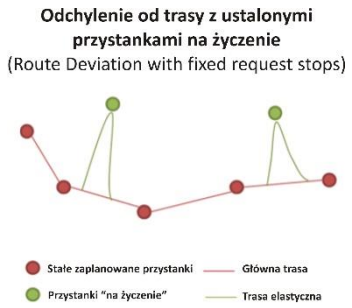
<u>System wywoławczy (Call/Diall)</u>

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

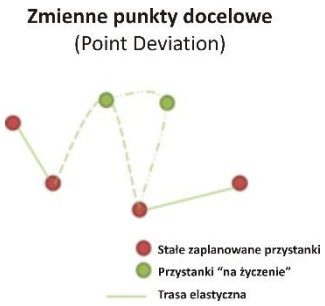
Metoda I - odchylenie od trasy: zdefiniowana trasa i rozkład jazdy używane są do określenia obszaru usługi transportowej, ale pojazd(y) mogą obsługiwać żądania w zakresie wsiadania i wysiadania pasażerów w ramach wskazanych obszarów wokół głównej trasy. Obszar odchylenia trasy może posiadać mniej lub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



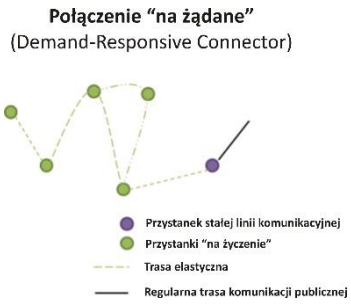
Metoda II - odchylenie od trasy z ustalonymi przystankami na życzenie: usługa z ustalonym rozkładem jazdy i trasą w ramach której konkretne przystanki są obsługiwane tylko po zgłoszeniu przez pasażera. Zazwyczaj pojazd musi zjechać z ustalonej (stałej) trasy by obsłużyć przystanek na życzenie. W założeniu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



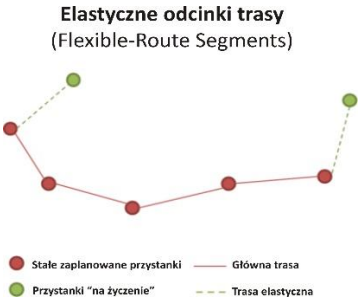
Metoda III - zmienne punkty docelowe: usługa jest prowadzona w ramach określonego obszaru wraz z zestawem ustalonych przystanków, ale trasa pomiędzy przystankami nie jest z góry określona. Pojazd obsługuje wskazane punkty w wyznaczonej strefie w systemie „na żądanie". Zmienne punkty docelowe mogą być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



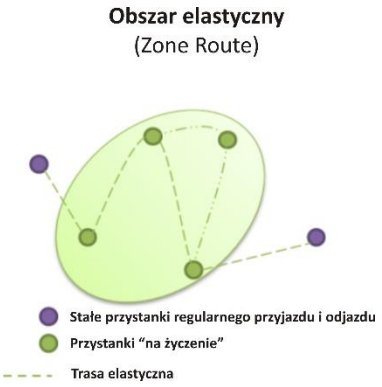
Metoda IV - połączenie "na żądanie": działanie usługi oparte jest wyłącznie na systemie „na żądanie" ale bazuje na ustalonym rozkładzie jazdy i miejscach przesiadkowych łączących ją z regularną trasą. Tego typu połączenie jest efektywnym rozwiązaniem w sytuacji, gdy mamy rozproszone miejsca startu, ale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



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



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



Transport wahadłowy /sezonowy

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

Współużytkowanie (car-sharing, bike-sharing)

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

Współdzielenie (car-pooling)

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

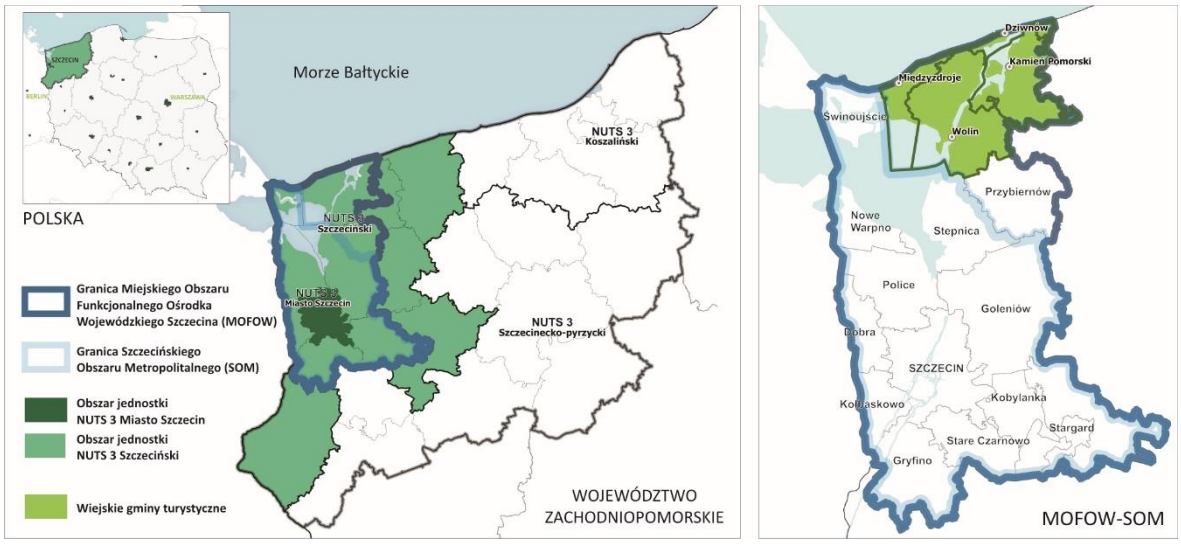
1.7. Obszar projektu

Obszar MOFOW – SOM

Analizowany w ramach projektu LAST MILE obszar jest głównym biegunem wzrostu w regionie, kumulującym kapitał społeczny i gospodarczy. Szczecin jako stolica województwa, jest głównym ośrodkiem administracyjnym, gospodarczym, naukowym, kulturalnym oraz medycznym. Jego przygraniczne położenie oraz brak dużych miast po zachodniej stronie granicy decyduje o transgranicznym potencjale oddziaływania stolicy województwa.

Obecna delimitacja Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM) obejmuje gminy skupione bezpośrednio w sąsiedztwie miasta rdzeniowego Szczecina wraz ze Świnoujściem. Jednak w przyjętej polityce planistycznej, ze względu między innymi na uwarunkowania fizjograficzne (wspólny potencjał rozwojowy terenów położonych przy ujściu rzeki Odry i Dziwny, Zalewie Szczecińskim i Kamieńskim) oraz uwarunkowania komunikacyjne określony został Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego miasta Szczecin (MOFOW) obejmujący dodatkowo poza gminami SOM, pięć gmin - Dziwnów, Wolin, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Przybiernów. Zgodnie z przyjętą polityką przestrzenną działania planistyczne są nakierowane na realizację spójnych działań dla całego obszaru MOFOW-SOM.

Ryc.1 Obszar projektu



Źródło: opracowanie własne zespołu Last Mile RBGPWZ

Wiejskie gminy turystyczne na obszarze MOFOW - SOM

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

1.8. Bariery dla rozwoju FTS – krajowe i regionalne

Obecnie legislacji krajowej **brak szczególnych definicji, przepisów i regulacji dotyczących zdefiniowanych typów usług elastycznych** analizowanych w ramach opracowania. Powstające, nowe usługi tego typu muszą dopasować się do istniejących ogólnych wymagań dla transportu publicznego, co znacznie ogranicza lub wręcz uniemożliwia ich wdrożenie.

Przeszkodą we wprowadzaniu elastycznych systemów transportu jest **powszechny brak wiedzy o istnieniu takich systemów**, ich zaletach i wadach oraz zasadach ich funkcjonowania. Pierwszym krokiem do ich wprowadzenia powinna być edukacja, zarówno decydentów, przewoźników jak i potencjalnych użytkowników.

Trudnością przy wdrażaniu systemów elastycznych na skalę ponadgminną jest **brak istniejących związków transportowych** i podmiotów, które systemowo i całościowo zarządzałby procesem planowania, organizacji i koordynacji transportu publicznego.

Przy obecnym modelu finansowania transportu publicznego jedynym rozwiązaniem dla organizatorów transportu jest podjęcie partnerstwa prywatno-publicznego i/lub pozyskanie środków zewnętrznych na uruchomienie i promocję nowego systemu.

Więcej informacji dostępnych w opracowaniu:
„Krajowe oraz lokalne uwarunkowania i bariery dla rozwoju systemów transportu elastycznego”

1.9. Bariery dla rozwoju FTS – lokalne (gminy nadmorskie)

Wszystkie wybrane gminy w różnym stopniu i w ramach różnych uwarunkowań stykają się z problematyką ostatniej mili. Gminy Międzyzdroje i Dziwnów, leżące bezpośrednio nad morzem, poza niedostateczną ofertą transportu publicznego skierowaną do mieszkańców muszą zmagać się z rozładowaniem intensywnego ruchu turystycznego w sezonie. Ponadto gmina Dziwnów, będąca jedyną gminą w badanym obszarze bez bezpośredniego dostępu do linii kolejowej, szuka możliwości związanych z ułatwieniem do niej dostępu (najbliższy dworzec kolejowy w Kamieniu Pomorskim).

Gminy Wolin i Kamień Pomorski ze względu na swoje uwarunkowania przestrzenne, poszukują rozwiązań dla problemu obsługi rozproszonej sieci osadniczej. Duża liczba sołectw znajdująca się na obszarze gmin znacznie utrudnia uruchomienie regularnej sieci połączeń transportu publicznego, w związku z czym gminy te są szczególnie zainteresowane możliwościami elastycznych systemów transportowych.

Koszt utrzymania komunikacji publicznej jest szczególnie wysoki w gminach rozległych i o małej gęstości sieci osadniczej. Jest to z kolei przyczyną niewystarczającej dostępności do komunikacji publicznej dla mieszkańców małych miejscowości, zwłaszcza tych oddalonych od siedziby gminy.

Więcej informacji dostępnych w opracowaniu:
„Analiza aktualnych uwarunkowań (State-of-the-art) odnośnie regionalnych systemów transportu publicznego ze szczególnym uwzględnieniem systemów transportu elastycznego.”

1.10. Główne rekomendacje projektu

W ramach projektu LAST MILE wypracowane zostały główne rekomendacje, które zostały wzięte pod uwagę przy opracowaniu Regionalnego Planu Działań.

Poziom UE:

- 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 z zakresu korzyści płynących z FTS (np. określenie 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 finansowych.

Poziom regionalny:

- Rozwijanie regionalnych planów mobilności uwzględniających FTS, w równym stopniu odnoszących się do obszarów metropolitalnych jak i obszarów peryferyjnych o rozproszonej sieci osadniczej.
- Ujęcie **zasad** wdrażania i finansowania systemów FTS w regionalnych programach operacyjnych.
- Uwzględnienie zagadnień dotyczących turystyki w strategiach i dokumentach dotyczących polityki transportowej (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 do zidentyfikowanych potrzeb.
- Organizacja szkoleń, spotkań oraz wizyt studialnych dla decydentów i interesariuszy na szczeblu lokalnym, przybliżających zagadnienia usług FTS.

2. Rozdział II - Regionalna strategia w zakresie problematyki „ostatniej mili”

2.1. Główny instrument polityki

Opracowany Plan Działań ma na celu wpływ na:

☐ Program Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia

☐ Program Europejskiej Współpracy Terytorialnej

☒ Inny instrument polityki rozwoju regionalnego

Nazwa wybranego instrument polityki:
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego
Spatial Management Plan of Westpomeranian Voivodeship

2.2. Cele w odniesieniu do wskazanego instrumentu polityki

Zgodnie z wymogami programu INTERREG EUROPA, każdy z partnerów projektu LAST MILE musiał wskazać główny instrument polityki którego w pierwszej kolejności będą dotyczyły specjalne, priorytetowe działania. Ich głównym celem ma być ulepszenie wskazanego instrumentu tak, by skutecznie mógł służyć do realizacji założonych celów projektu.

Instrumentem wskazanym przez Województwo Zachodniopomorskie jest **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (PZPWZ)**. Plan jest dokumentem o charakterze regionalnym i stanowi jeden z elementów szerokiego podejścia do zintegrowanego planowania strategicznego, szczególnie w kontekście koordynacji działań polityki przestrzennej. Określa m.in. uwarunkowania i kierunki rozwoju województwa w zakresie organizacji struktury przestrzennej, infrastruktury technicznej i społecznej, ochrony środowiska czy lokalizacji inwestycji celu publicznego. Plan uchwalany jest przez sejmik województwa i uwzględnia m.in. założenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz strategię rozwoju województwa.

Działania realizowane w odniesieniu do instrumentu PZPWZ zakładają opracowanie nowego podejścia metodologicznego do Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, w pierwszej kolejności dla Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (obszar MOFOW-SOM jest jedną ze stref funkcjonalnych województwa wyznaczonych dla celów rozwojowych).

Po przebadaniu obszaru zostanie opracowana lista priorytetowych działań i koniecznych zmian w odniesieniu do polityk i działań przestrzennych związanych z rozwojem systemów transportu publicznego. Dodatkowo wypracowane wnioski będą podstawą do sformułowania odpowiednich rekomendacji do PZPWZ.

Wsparcie dla realizacji określonych w ten sposób działań (poprzez uwzględnienie ich w PZPWZ) będzie możliwe z wykorzystaniem np. kolejnego programu operacyjnego w ramach przyszłej perspektywy finansowej.

Realizacja tych działań powinna pozwolić na osiągnięcie głównego celu związanego ze wskazanym instrumentem polityki a mianowicie: **zwiększenia powierzchni dziennej dostępności Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego o 20%.**

2.3. Cele regionalne i lokalne w odniesieniu do problemu „ostatniej mili".

Nadrzędnym celem regionalnym jest **zapewnienia odpowiedniego wsparcia ze strony szczebla regionalnego** dla potencjalnych organizatorów transportu chcących wdrażać rozwiązania FTS. Może to zostać osiągnięte poprzez wsparcie działań w czterech obszarach:

1. **Zdefiniowanie obszarów deficytowych** (obszary o szczególnie ograniczonej dostępności transportowej) oraz identyfikacja brakujących odcinków w łańcuchu podróży (z wykorzystaniem metodologii opracowanej na potrzeby PZPWZ).

2. **Zapewnienie systemowego wsparcia finansowego** (np. w ramach kolejnego regionalnego programu operacyjnego) skierowanego do organizatorów transportu publicznego chcących wdrażać rozwiązania z zakresu mobilności (szczególnie oparte o systemy elastyczne) na swoim obszarze.

3. **Działania na rzecz zmiany przepisów** oraz uzyskanie ich jednoznacznej interpretacji pozwalającej na wdrażanie systemów FTS w formułach i systemach publicznego transportu zbiorowego.

4. Stałe **zwiększanie poziomu świadomości** u decydentów odpowiedzialnych za polityki transportowe oraz użytkowników systemów odnośnie rozwiązań zrównoważonej mobilności (w tym systemów transportu zrównoważonego i elastycznych usług transportowych).

Cele lokalne – gminy nadmorskie

Celem lokalnym, przyjętym dla wskazanych gmin nadmorskich jest **wsparcie działań na rzecz budowania współpracy i integracji obszaru na szczeblu ponadgminnym**. Takie podejście jest szczególnie ważne w kontekście budowania polityk transportowych które w obecnych uwarunkowaniach zyskują szereg benefitów w wypadku stosowania kompleksowego i zintegrowanego podejścia. Wspólna organizacja, planowanie i zarządzanie transportem na obszarze może poprawić jakość usług, zapewnić koordynację systemów transportowych oraz usprawnić pokonywanie licznych barier i wzywań związanych np. z ruchem sezonowym czy problemami dostępności transportowej.

3. Rozdział III – Działania przyjęte w ramach Planu

3.1. Zestawienie przyjętych Działań

Projekt LAST MILE realizowany w ramach programu INTERREG EUROPA określił szereg typów działań, w które wpisali się poszczególni partnerzy projektu ze swoimi inicjatywami. W tabeli poniżej przedstawiono poszczególne typy działań wraz z przyporządkowanymi opracowanymi działaniami regionalnymi

Działania odnośnie wskazanych instrumentów polityki	1. Działania odnośnie wskazanego instrumentu polityki (działanie obligatoryjne) • **[Działanie 1A] – Uwzględnienie zagadnienia elastycznych systemów transportowych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (ulepszenie instrumentu polityki)**
Działania dotyczące instrumentów finansowania	2. Działania dotyczące instrumentów finansowania lub związane z tworzeniem nowych możliwości finansowania • **[Działanie 2A] – Uwzględnienie finansowania elastycznych systemów transportowych w Regionalnym Programie Operacyjnym**
Działania związane z uwarunkowaniami legislacyjnymi	3. Działania związane z uwarunkowaniami legislacyjnymi • **[Działanie 3A] – Działania na rzecz uwzględnienia elastycznych systemów transportowych w prawodawstwie krajowym**
Działania związane ze strukturami organizacyjnymi	4. Działania związane ze strukturami organizacyjnymi • **[Działanie 4A] – Powołanie Koordynatora Transportowego dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin**
Działania związane z wdrażaniem konkretnych rozwiązań - projekty mobilności	5. Działania związane z wdrażaniem konkretnych rozwiązań dla systemów zrównoważonej mobilności • **[Działanie 5A] – Uruchomienie elastycznego systemu transportowego *Bus Nadmorski* dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin,**
Działania zwiększające poziom świadomości	6. Działania związane ze zwiększaniem poziomu świadomości • **[Działanie 6A] – Gra edukacyjna promująca transport publiczny na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz gmin nadmorskich,**

3.2. Działania odnośnie wskazanego instrumentu polityki

Działania odnośnie wskazanych instrumentów polityki

W ramach **Regionalnego Planu Działań** określono główne działanie związane bezpośrednio ze wsparciem na rzecz rozwoju i usprawnienia wybranego instrumentu polityki. W wypadku obszaru województwa zachodniopomorskiego wybranym instrumentem jest **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego** (PZPWZ). Opracowane działanie ma na celu uwzględnienie zagadnień związanych z systemami transportu elastycznego w polityce przestrzennej województwa. Działaniem powiązanym ze wsparciem na rzecz wybranego instrumentu polityki jest opracowanie metody badania powierzchni dziennej dostępności transportowej uwzględniającej specyfikę elastycznych systemów transportowych oraz uwarunkowania przestrzenne.

Działanie 1A	**Uwzględnienie FTS w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (ulepszenie instrumentu polityki)**
Tło	**Plan zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego** (PZPWZ) jest dokumentem o charakterze regionalnym i stanowi jeden z elementów szerokiego podejścia do planowania strategicznego, szczególnie w kontekście koordynacji działań polityki przestrzennej. Określa m.in. uwarunkowania i kierunki rozwoju województwa w zakresie organizacji struktury przestrzennej (sieć osadnicza), infrastruktury technicznej i społecznej, ochrony środowiska czy lokalizacji inwestycji celu publicznego. Plan uchwalany jest przez sejmik województwa i uwzględnia m.in. założenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz strategię rozwoju województwa. Oprócz zintegrowanego podejścia do polityki przestrzennej województwa, PZPWZ odnosi się również do obszarów wymagających szczególnej interwencji lub dedykowanych działań. Są nimi m.in. Obszary Funkcjonalne posiadające wspólne uwarunkowania geograficzne, przestrzenne i społeczno-gospodarcze, system powiązań funkcjonalnych oraz określone na ich podstawie jednolite cele rozwoju. Pozwala to m.in. na efektywne wykorzystanie przestrzeni i potencjału obszaru. W ramach projektu LAST MILE analizowanym obszarem był obszar funkcjonalny MOFOW-SOM. PZPWZ bada i określa szereg uwarunkowań pozwalając na okresowe zdiagnozowanie obszaru województwa a następnie definiuje kierunki jego dalszego rozwoju w ramach czterech typów działań: ustaleń, zaleceń, projektów i rekomendacji. Pomimo że ustalenia PZPWZ nie stanowią prawa miejscowego (zachowują autonomię gmin w zakresie gospodarki przestrzennej), pozwalają pośrednio na ubieganie się o środki wsparcia finansowego ze szczebla regionalnego, krajowego i unijnego w ramach realizacji określonych w Planie zadań celu publicznego. Działania określone w Planie są wiążące dla organów samorządu województwa i podległych im jednostek, szczególnie przy sporządzaniu i realizacji dokumentów strategicznych, programowych i operacyjnych. W ramach projektu LAST MILE, instrument polityki jakim jest plan zagospodarowania przestrzennej województwa analizowany był w zakresie możliwości systemowego uwzględnienia zagadnień związanych z mobilnością, zwłaszcza w kontekście stosowania elastycznych systemów transportowych (FTS).

Przestrzenna dostępność transportowa

W trakcie prac nad projektem LAST MILE oraz w trakcie przeprowadzonych analiz, stwierdzono, że stosowane do tej pory metody badania powierzchni dziennej dostępności transportowej, stosowane na potrzeby opracowania Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego bazują przede wszystkim na badaniu dostępności infrastrukturalnej. Metoda ta jest niezwykle skuteczna przy określaniu potrzeb związanych z priorytetami rozbudowy sieci połączeń drogowych i kolejowych w celu obsługi sieci osadniczej jednak nie do końca sprawdza się jako rozwiązanie pozwalające definiować białe plamy w bezpośrednim dostępie do usług transportowych, szczególnie na poziomie lokalnym.

Do oceny dostępności transportowej do tej pory posługiwano się metodą analizy infrastruktury punktowej (podstawowych generatorów ruchu) dla sieci transportu publicznego, w oparciu o czas dojścia do przystanków komunikacyjnych (metoda izochronowa). Zastosowanie tej metody pozwoliło na uzyskanie wskaźnika powierzchni zabudowy (%; powierzchniowy) o optymalnym dostępie do infrastruktury punktowej komunikacji publicznej oraz określenia obszarów będących poza zasięgiem oddziaływania przystanków komunikacyjnych (o utrudnionym dostępie do usług transportu publicznego).

Jednak szczegółowa weryfikacja oferty transportowej obszaru pilotażowego (gmin nadmorskich) wykazała, iż w związku z częstym ograniczaniem przez przewoźników ilości linii autobusowych i zasięgu obsługiwanych tras, wiele obszarów zabudowanych zostaje pozbawionych dostępu do transportu publicznego, pomimo dostępnej infrastruktury przystankowej, bądź też oferta transportowa jest znacznie ograniczona i nie odpowiada rzeczywistym potrzebom mieszkańców tych miejscowości. W związku z powyższym, zastosowana metoda analizy okazała się niewystarczająca dla określenia wszystkich aspektów dostępności transportowej.

Ponieważ założonym rezultatem projektu jest zwiększenie powierzchni dziennej dostępności transportowej analizowanego obszaru MOFOW-SOM, niezbędne okazało się opracowanie w tym zakresie nowej metodyki badań, opartej na uwarunkowaniach infrastrukturalnych, ale równorzędnie traktującej jakość i dostępność usług transportowych. Metodyka ta powinna również uwzględniać w swoich założeniach sposób działania systemów elastycznych (szczególnie systemów wywoławczych na „żądanie").

Dodatkowo metoda ma pomóc w identyfikacji przestrzennej obszaru pod kątem zróżnicowania stopnia dostępności mieszkańców obszarów wiejskich/zabudowanych do usług transportu publicznego (min. wskazanie obszarów wykluczonych transportowo tzw. „białych plam") oraz miejsc, gdzie uruchomienie elastycznych usług transportowych mogłoby okazać się bardziej efektywne niż działający tradycyjnie transport zbiorowy.

Dlatego też, jednym z działań w fazie II projektu będzie opracowanie metody pozwalającej na kompleksową analizę dostępności transportowej, która uwzględni zarówno jakość oferty (częstotliwość kursowania autobusów, ilości obsługiwanych kierunków jazdy), uwarunkowania infrastrukturalne, jak i możliwości zastosowania systemów transportu elastycznego.

	Działania podjęte w I fazie projektu: Ze względu na trwającą w roku 2018 procedurę aktualizacji Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, już w I fazie projektu LAST MILE wprowadzono do projektu Planu szereg zapisów odnoszących się do zagadnień zrównoważonej mobilności, systemów transportu elastycznego czy też problematyki ostatniej mili. W trakcie opracowywania regionalnego Planu Działań, projekt zmian do Planu był na etapie konsultacji tym samym wprowadzone zapisy nie posiadały jeszcze charakteru obowiązującego. Przewidywany termin przyjęcia Planu przez Sejmik Województwa – 2019 Odnośnie metody badawczej dla przestrzennej dostępności transportowej, w I fazie projektu dokonano wstępnej analizy znanych metod badawczych dotyczących określania dostępności transportowej. Szczególnie skupiono się na tych rozwiązaniach, które opierają się na badaniu jakości dostępnej oferty transportowej. Jednak większość obecnie stosowanych metod badawczych tego typu jest przede wszystkim opracowana z myślą o obszarach miejskich i aglomeracyjnych i nie do końca nadaje się do bezpośredniego stosowania na obszarach o rozproszonej sieci osadniczej i niskich potokach pasażerskich.
Opis działania	Planowanie działanie skupi się wdrożeniu zagadnień związanych ze zrównoważoną mobilnością do polityki przestrzennej na szczeblu regionalnym. W tym celu projekt zakłada w II fazie opracowanie dedykowanego podejścia metodologicznego które pozwoli na przestrzenne zdiagnozowanie deficytów w zakresie usług transportowych oraz ocenę czy skuteczne w ich przezwyciężeniu będą elastyczne systemy transportowe. Dzięki temu możliwe będzie przygotowanie odpowiednich działań m.in. w ramach opracowywanych kierunków rozwoju województwa wskazanych w PZPWZ. Pierwszym etapem działań będzie opracowanie metody badawczej dla badania przestrzennej dostępności transportowej dostosowanej do zdiagnozowanych potrzeb. Obszarem pilotażowym dla sprawdzenia opracowanej metody będzie obszar czterech gmin nadmorskich – Wolina, Kamienia Pomorskiego, Dziwnowa i Międzyzdrojów. Obszar ten zmaga się m.in. z licznym wyzwaniami związanymi z sezonowością przez co może być w dużej mierze reprezentatywny dla znacznej części gmin pasa nadmorskiego. Jednocześnie występująca na tych terenach rozproszona sieć osadnicza jest charakterystyczna dla wielu obszarów województwa. W kolejnym etapie metoda badawcza zostanie sprawdzona dla pozostałej części obszaru MOFOW-SOM pod kątem jej skuteczności i wymierności w obszarach miejskich i aglomeracyjnych. Wnioski uzyskane z przeprowadzonych badań oraz opracowane na ich podstawie zalecenia znajdą swoje odzwierciedlenie w opracowanych kierunkach rozwoju dla województwa zachodniopomorskiego oraz wskazanych obszarów funkcjonalnych. Tym samym realizacja rekomendowanych działań pozwoli na osiągnięcie jednego z głównych celów określonych w ramach projektu LAST MILE - zwiększenia powierzchni dziennej dostępności Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz pozostałych obszarów w kolejnych latach. Oprócz rekomendacji otrzymanych w wyniku przeprowadzonego badania, w PZPWZ zostaną uwzględnione pozostałe odpowiednie rekomendacje i zalecenia opracowane w ramach projektu LAST MILE.

Podmiot odpowiedzialny	❖ **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Podmioty zaangażowane	❖ **Biuro Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego** (wsparcie merytoryczne) ❖ **Jednostki akademickie** (wsparcie naukowe w procesie opracowania metody badawczej)
Okres realizacji	• Zapisy wprowadzone do dokumentu w I fazie projektu (uchwalenie Planu) – 2019 r. • Opracowanie nowej metody badawczej – 2019 r. • Przebadanie obszaru gmin nadmorskich – 2020 r. • Przebadanie obszaru MOFOW-SOM – 2020 r. • Rekomendacje i wnioski do kolejnej wersji PZPWZ – 2020-2025
Szacunkowe koszty	Brak możliwość oszacowania.
Źródło finansowania	Działanie w ramach realizacji zadań własnych biura RBGPWZ.
Szacunkowy wpływ działań i wkład w cel ogólny	Opracowanie podejścia metodologicznego do PZPWZ pozwalającego na definicję białych plam transportowych w ujęciu terytorialnym i przestrzennym oraz na uwzględnienie w tym kontekście rozwiązań elastycznego transportu może wspierać następujący cel ogólny określone w projekcie: ❖ Zwiększenie obszaru dostępności w transporcie publicznym, mierzonym od stolicy regionu czasem podróży (60/120 min), poprzez wdrożenie elastycznych systemów transportowych
Wzajemna reakcja / współzależności z działaniem x	Działanie współzależne: *[Działanie 2A] – Uwzględnienie finansowania elastycznych systemów transportowych w Regionalnym Programie Operacyjnym* Uwzględnienie w PZPWZ zapisów dotyczących elastycznych systemów transportowych czy rekomendacje odnośnie wdrażania na wskazanych obszarach planów zrównoważonej mobilności mogą wpłynąć na zwiększanie komplementarności pomiędzy instrumentami planowania a programami finansowania zewnętrznego.
Współczynnik na potrzeby monitoringu / przyjęta metoda	*Liczba przystanków komunikacji publicznej przebadana przy zastosowaniu opracowanej metody dostępności transportowej.*
Priorytet	**Wysoki** / średni / niski

3.3. Działania dotyczące instrumentów finansowania lub związane z tworzeniem nowych możliwości finansowania

Jednym z celów projektu LAST MILE jest skuteczne uwzględnienie zadań związanych z rozwojem elastycznych systemów transportowych i zrównoważonej mobilności w instrumentach finansowania. Szczególną rolę w tym zakresie powinny odgrywać Regionalne Programy Operacyjne dające szanse na systemowe wsparcie w tym zakresie.

Działanie 2A	**Uwzględnienie finansowania elastycznych systemów transportowych w Regionalnym Programie Operacyjnym**
Tło	Doświadczenia projektu LAST MILE wskazują, że odpowiednie wsparcie w postaci finansowania zewnętrznego, szczególnie w pierwszej fazie działań wdrożeniowych, jest kluczowe dla skutecznego uruchomienia systemów FTS. Możliwość uzyskania dodatkowego finansowania jest częstym motywatorem do podejmowania przez podmioty nowych wyzwań i zwiększania poziomu świadomości. Dodatkowo podmioty chcące się ubiegać o zewnętrzne wsparcie finansowe zobligowane są często do uporządkowania swoich struktur organizacyjnych czy aktualizacji polityk rozwojowych. W wypadku instrumentów takich jak regionalne programy operacyjne należy wskazać na wymóg zgodności dofinansowywanych działań z celami i kierunkami określonymi w strategiach i planach. Przykładowo, jednym kryteriów koniecznym do spełnienia przy przyznawaniu dofinansowania w ramach *Działania 2.4 Zrównoważona multimodalna mobilność miejska i działania adaptacyjne łagodzące zmiany klimatu w ramach Kontraktów Samorządowych* (dofinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020) była zgodności projektu z planem gospodarki niskoemisyjnej oraz **planem zrównoważonej mobilności miejskiej**. Zobowiązało to gminy przenalizowania m.in. obecnych uwarunkowań transportowych, próby zdiagnozowania wyzwań i obszarów problemowych oraz do określenia celów polityki związanych mobilnością oraz rozwojem systemu transportowego na własnym obszarze. Doświadczenia regionów partnerskich projektu LAST MILE wskazują, na skuteczność powiązania instrumentów finansowania z wymogiem opracowania planów zrównoważonej mobilności. To właśnie w ramach opracowywanych planów powinny być zawarte w pierwszej kolejności odniesienia do możliwego zastosowania rozwiązań FTS przy realizacji określonych celów. Obecny Regionalny Program Operacyjny (2014-2020) w zakresie wsparcia rozwoju transportu zrównoważonego i mobilności skierowany była w szczególności do obszarów miejskich (jednym z celów było ograniczenie spadku liczby podróżujących komunikacją miejską) borykających się z wyzwaniami obsługi dużych potoków pasażerskich oraz kongestii drogowej oraz w znacznej mierze skupiał się na rozwiązaniach infrastrukturalnych (np. poprzez zwiększanie dostępności drogowej). Doświadczenia projektu LAST MILE zachęcają do zwrócenia - w kolejnej perspektywie finansowej - dodatkowej uwagi na obszary wiejskie, peryferyjne i turystyczne (zmagające się z ruchem sezonowym).

	Wnioski z przeprowadzonych w ramach projektu analiz wskazują, że deficyty w dostępności do transportu publicznego na tych obszarach często wpływają w sposób bezpośredni na problemy transportowe obszarów miejskich i aglomeracyjnych (np. wzrost kongestii spowodowany ruchem indywidualnym). **Działania podjęte w I fazie projektu:** W trakcie I fazy projektu przeanalizowano możliwości ubiegania się o środki na rozwój i wdrażanie elastycznych systemów transportowych w ramach obecnego Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020. Ze względu na stopień zaawansowania realizacji Programu oraz zatwierdzoną alokację środków już w trakcie trwania projektu LAST MILE nie stwierdzono możliwości uzyskania wsparcia ze strony instrumentu RPO w obecnej perspektywie finansowej. Podjęto jednocześnie aktywne kroki w celu uwzględnienia wsparcia dla elastycznych systemów transportowych (w powiązaniu m.in. z planami zrównoważonej mobilności) w pracach nad planowanym nowym programem operacyjnym w ramach perspektywy finansowej na kolejne lata.
Opis działania	Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie, przy współpracy z Wydziałem Zarządzania Strategicznego Urzędu Marszałkowskiego, opracuje wkład merytoryczny do projektu kolejnego planu operacyjnego pod kątem możliwego uwzględnienia wsparcia dla rozwoju elastycznych systemów transportowych. W związku z doświadczeniami wskazującymi na istotną rolę jaką mogą odegrać w tym procesie plany zrównoważonej mobilności zostaną podjęte wysiłki w celu objęcia tym rodzajem dokumentów możliwie całego obszaru województwa. Narzędziem do realizacji tego celu powinny być kontrakty samorządowe lub podobne instrumenty tego typu (wynikające np. z Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego). Analizie zostanie poddana możliwość dodatkowego punktowania tych kontraktów które w opracowanych planach mobilności będą się odnosiły do wykorzystania i możliwości wdrożenia rozwiązań FTS. Dodatkowo szczególnej analizie zostaną poddane możliwości opracowania działań skierowanych do obszarów wiejskich (obszary deficytowe w zakresie dostępu do usług transportu publicznego) i turystycznych (zmagających się z problemem ruchu sezonowego) dotyczących planowania i rozwoju polityk mobilności oraz transportu zrównoważonego.
Podmiot odpowiedzialny	❖ **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Podmioty zaangażowane	❖ **Wydział Zarządzania Strategicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego** (Regionalny Program Operacyjny)

Okres realizacji	Opracowanie rekomendacji do projektu nowego RPO – 2019 r. Działania na rzecz wdrożenia rekomendacji do projektu nowego RPO – 2020 r.
Szacunkowe koszty	Brak możliwość oszacowania
Źródło finansowania	Działanie w ramach realizacji zadań własnych biura RBGPWZ
Szacunkowy wpływ działań i wkład w cel ogólny	Uwzględnienie wsparcia dla systemów FTS w instrumentach finansowania może, w sposób bezpośredni, wpłynąć na wszystkie przyjęte ogólne cele projektu wskazane w punkcie 4.4.
Wzajemna reakcja / współzależności z działaniem x	Wzajemna reakcja: *[Działanie 3A] – Działania na rzecz uwzględnienia elastycznych systemów transportowych w prawodawstwie krajowym* Uwzględnienie w prawodawstwie krajowym jednoznacznych zapisów i regulacji dotyczących rozwiązań FTS pozwoli na ich skuteczniejsze ujęcie w instrumentach finansowych.
Współczynnik na potrzeby monitoringu	*Środki przeznaczone na rozwój systemów FTS w ramach kolejnego regionalnego programu operacyjnego.*
Priorytet	**Wysoki** / średni / niski

3.4. Działania związane z uwarunkowaniami legislacyjnymi

Wnioski z analiz przeprowadzonych w ramach projektu LAST MILE wskazują, że brak jednoznacznych definicji systemów transportu elastycznego w obecnym prawodawstwie oraz brak określenia ich roli w ogólnej polityce transportowej mogą stanowić jedną z największych barier w procesie ich wdrażania. Bariera ta jest szczególnie widoczna w wypadku prób zastosowania rozwiązani FTS w procesach budowy systemów publicznego transportu zbiorowego.

W polskim prawodawstwie podstawą funkcjonowania transportu pasażerskiego jest Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. W związku z tym jej zapisy stały się podstawą do wnioskowania o wprowadzenie zmian do prawodawstwa krajowego w celu wprowadzenie definicji i określenie zasad funkcjonowania elastycznych systemów transportowych w transporcie publicznym.

Działanie 3A	**Działania na rzecz uwzględnienia elastycznych systemów transportowych w prawodawstwie krajowym**
Tło	Obecnie w polskim prawodawstwie krajowym brak jest zarówno definicji elastycznych systemów transportowych (np. jednoznacznie opisujących systemy wywoławcze „na żądanie" czy systemy car-pooling i car-sharing) jaki i dedykowanych im zapisów regulacyjnych. Taka sytuacja wpływa na ograniczenie możliwości ich stosowania w procesie budowania systemów publicznego transportu zbiorowego. Problem pojawia się już na poziomie obecnej definicji transportu publicznego. Według obowiązującej ustawy publiczny transport zbiorowy jest to *„powszechnie dostępny **regularny** przewóz osób wykonywany w **określonych odstępach czasu** i **po określonej linii komunikacyjnej**, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej*". Systemy transportowe „na żądanie" opierające się często na elastyczności właśnie w zakresie czasu realizacji usługi (zmiany rozkład jazy) jak i obsługiwanego obszaru, więc już na poziomie podstawowych założeń nie spełniają w sposób jednoznaczny zapisów ustawy w wypadku stosowania ich w ramach systemów transportu publicznego. Brak jednoznacznej sytuacji prawnej dodatkowo zniechęca podmioty odpowiedzialne za organizację transportu i realizację polityk transportowych do podejmowania inicjatyw związanych z wdrażaniem systemów FTS. Powstające nowe usługi tego typu muszą obecnie dopasować się do istniejących ogólnych wymagań dla transportu publicznego. Przez brak dedykowanych przepisów wdrażane systemy FTS muszą wykorzystywać luki w przepisach lub realizować daleko idące kompromisy i uproszczenia zasad działania. Wpływa to jednak niekorzystnie na finalny sposób działania usługi, która nie może być wdrożona w sposób optymalny. Przykładowo usługi wywoławcze „na żądanie" mogą być uruchamiane poprzez dostosowanie ich do formuły transportu okazjonalnego jednak nie mogą być wtedy traktowane zgodnie z ustawą jako usługi transportu publicznego. Tym samym ogranicza to możliwość ich kontraktowania w ramach umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego pomiędzy organizatorem a operatorem. Nie przysługują im też ustawowe dopłaty do biletów ulgowych.

	Głównymi ustawami, które regulują działanie transportu zbiorowego w Polsce są: **ustawa o transporcie drogowym** oraz **ustawa o publicznym transporcie zbiorowym** (ustawa o ptz) stąd uwzględnienie w nich zapisów dedykowanych systemom FTS powinno przełożyć się bezpośrednio na ich skuteczne ujęcie w politykach transportowych, zarówno na szczeblu regionalnym jak i lokalnym. **Działania podjęte w I fazie projektu:** Ze względu na trwający proces legislacyjny zespół projektu LAST MILE już w I fazie projektu zgłosił szereg uwag i stanowisk do poszczególnych projektów zmian do ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym: 1. Na podstawie projektu zmiany Ustawy o ptz. przedstawionym dnia 17.07.2017 do konsultacji publicznych opracowano stanowisko RBGPWZ rekomendujące wprowadzenie do Ustawy terminu transportu elastycznego i ujęcie go (obok regularnego) w obszarze publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo zaproponowano wprowadzenie definicji elastycznych form transportu: „na żądanie", *carpooling* i *carsharing* oraz wprowadzenie konieczności opracowania analiz dotyczących możliwości stosowania elastycznych form transportu w ramach opracowywanych planów transportowych. Stanowisko zostało przesłane do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w dniu 31 października 2017 r. 2. Na podstawie kolejnego projektu zmiany Ustawy o ptz. przedstawionym dnia 23.02.2018 do konsultacji publicznych RBGPWZ opracowało kolejne stanowisko wskazujące na potrzebę uwzględnienia w ustawie zapisów regulujących funkcjonowanie elastycznych systemów transportowych. Rekomendowano również stosowanie FTS do obsługi linii o niskich potokach pasażerskich (w ramach pakietów komunikacyjnych). Stanowisko zostało przesłane do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa w dniu 12 kwietnia 2018 r.
Opis działania	W ramach działań realizowanych w II fazie projektu Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie będzie kontynuować monitoring stanu legislacji związanego z regulacjami dotyczącymi transportu publicznego. Szczególna uwaga zostanie skupiona na ustawach o *transporcie drogowym* i o *publicznym transporcie zbiorowym* oraz ustawach powiązanych (np. *ustawa o elektro mobilności i paliwach alternatywnych, ustawa o systemie oświaty,* itd.). W zależności od działań ustawodawcy, RBGPWZ każdorazowo opracuje uwagi i zalecenia związane z możliwością uwzględnienia w procesie legislacyjnym zagadnień związanych z elastycznymi systemami transportowymi (zwłaszcza w kontekście włączenia ich w zakres publicznego transportu zbiorowego. Szczególna uwaga zostanie poświęcona możliwym regulacjom w odniesieniu do systemów wywoławczych „na żądanie" które mogą stać się niezwykle skutecznym rozwiązaniem dla obsługi transportowej obszarów wiejskich i peryferyjnych o niewielkich potokach pasażerskich i rozproszonej sieci osadniczej. Dodatkowo RBGPWZ będzie prowadziło aktywny lobbing na rzecz uwzględnienia systemów FTS w regulacjach szczebla krajowego poprzez współprace z stowarzyszeniami i organizacjami działającymi na rzecz rozwoju transportu publicznego.

Podmiot odpowiedzialny	❖ **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Podmioty zaangażowane	❖ **Wydział Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego** ❖ **Biuro Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego**
Okres realizacji	Aktywny monitoring procesu legislacyjnego – do końca 2020r.
Szacunkowe koszty	*Brak możliwość oszacowania*
Źródło finansowania	Działanie w ramach realizacji zadań własnych biura RBGPWZ
Szacunkowy wpływ działań i wkład w cel ogólny	Uwzględnienie systemów FTS w prawodawstwie krajowym oraz określenie ich roli w budowaniu systemów publicznego transportu zbiorowego może, w sposób pośredni lub bezpośredni, wpłynąć na wszystkie przyjęte ogólne cele projektu wskazane w punkcie 4.4.
Wzajemna reakcja / współzależności z działaniem x	Wzajemna reakcja: *[Działanie 2A] – Uwzględnienie finansowania elastycznych systemów transportowych w Regionalnym Programie Operacyjnym:* Uwzględnienie zapisów dedykowanych elastycznym systemom transportowym w regulacjach poziomu krajowego pozwoli na ich skuteczne ujęcie w instrumentach finansowania zewnętrznego takich jak programy operacyjne.
Współczynnik na potrzeby monitoringu	*Liczba zapisów i regulacji dedykowanych systemom FTS w prawodawstwie szczebla krajowego.*
Priorytet	**Wysoki** / średni / niski

3.5. Działania związane ze strukturami organizacyjnymi

Działania związane ze strukturami organizacyjnymi

W ramach regionalnego Planu Działań określono działanie związane z powołaniem i wdrożeniem na obszarze czterech gmin nadmorskich nowej struktury organizacyjnej pozwalającej na wspólne planowanie oraz realizację polityk transportowych, pod nazwą Koordynatora Transportowego.

Koordynator Transportowy będzie odpowiedzialny m.in. za organizację transportu na poziomie gminnym, koordynację i integrację polityki transportowej na obszarze, wdrażanie rozwiązań zrównoważonej mobilności czy współpracę z podmiotami branży turystycznej.

Działanie 4A	**Powołanie Koordynatora Transportowego (KT) dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin.**
Tło	Ideą powołania Koordynatora Transportowego (KT) jest objęcie spójną polityką transportową obszaru czterech gmin nadmorskich; Dziwnowa, Międzyzdrojów, Wolina i Kamienia Pomorskiego. Wskazane gminy borykają się z różnorodnymi problemami mającymi swoje źródło zarówno w uwarunkowaniach geograficznych jak i w braku silnego systemowego wsparcia dla skutecznego wdrażania i rozwoju polityk transportowych na obszarach wiejskich, peryferyjnych i zmagających się z dużą amplitudą ruchu sezonowego. Gminy Międzyzdroje i Dziwnów posiadają długą linię brzegową wraz z infrastrukturą turystyczną, która generuje duży ruch w okresie wakacyjnym (problemy kongestii i obsługi komunikacyjnej maksymalnych potoków pasażerskich). Przez pozostałą część roku gminy borykają się zarówno z bezrobociem jak i nieużywaną infrastrukturą (np. parkingową). Wolin i Kamień Pomorski ze względu na położenie stały się gminami tranzytowymi dla ruchu kierującego się nad morze. W porównaniu z Międzyzdrojami i Dziwnowem są gminami rozległymi o niewielkiej gęstości zaludnienia co stwarza problem obsługi małych miejscowości transportem publicznym. Obecnie każda z gmin osobno realizuje zadania publiczne związane z obsługą transportową i dotyczą one niemal wyłącznie zapewnienia obsługi transportowej związanej z dowozem dzieci do szkół. Pozostałe usługi transportowe są realizowane przez podmioty prywatne skupiające się na obsłudze najbardziej rentownych linii komunikacyjnych. Rezultatem tego jest transportowe wykluczenie znacznej części obszarów, w szczególności w gminach Wolin i Kamień Pomorski, a jedyną alternatywę dla mieszkańców stanowi transport indywidualny. Wspierającym rozwiązaniem dla problemów związanych z dostępnością komunikacyjną, zarówno do ośrodków publicznych jak i atrakcji turystycznych powinien stać się Koordynator Transportowy, jako podmiot, którego celem będzie kompleksowe podejście do problematyki zarządzania polityką transportową na wskazanym obszarze. Zakres jego obowiązków będzie dotyczył zarówno pełnienia funkcji organizatora publicznego transportu zbiorowego dla całego obszaru jak i podmiotu odpowiedzialnego za koordynację i wdrażanie rozwiązań na rzecz mobilności, zrównoważonej logistyki, skoordynowaną politykę parkingową czy współpracę z branżą turystyczną. Będzie również odpowiedzialny za stałe monitorowanie zmian legislacyjnych oraz działań na szczeblu krajowym i regionalnym w celu bieżącego aktualizowania i dostosowywania polityki transportowej obszaru do nowych uwarunkowań.

	Gminy przekazujące kompetencje na rzecz Koordynatora oczekiwać będą również aktywnego uczestnictwa w spotkaniach samorządowych, branżowych w zakresie transportu i turystyki, uzgadniania dokumentów strategicznych i planistycznych obejmujących swoim zakresem zagadnienia transportu na obszarze czterech gmin oraz aktywnego pozyskiwania funduszy zewnętrznych. Równocześnie Koordynator pełnił będzie rolę promotora i edukatora w zakresie transportu publicznego, zarówno w formie spotkań z mieszkańcami, akcji promocyjnych jak i kampanii informacyjnych. **Działania podjęte w I fazie projektu:** Już w pierwszej fazie projektu zostały podjęte działania przygotowawcze w kierunku powołania Koordynatora Transportowego dla wskazanego obszaru. W ramach projektu LAST MILE został opracowany dokument pt. *„Analiza w zakresie możliwości powołania Koordynatora Transportowego dla obszaru czterech gmin nadmorskich: Wolina, Dziwnowa, Międzyzdrojów i Kamienia Pomorskiego*". W dokumencie przedstawiono m.in. analizę porównawczą formuły prawnej i organizacyjnej dla przyszłego Koordynatora Transportowego oraz wskazano najbardziej optymalny wariant dla przyjętego zakresu kompetencji. Ponadto w analizie przedstawiono dokładną procedurę powołania (KT) oraz określono jego ramową strukturę organizacyjną. Ze względu na trwający procesu legislacyjny w zakresie zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, procedury wdrożeniowe KT zostały przedstawione wariantowo.
Opis działania	Ze względu na niezakończony, na etapie opracowania Regionalnego Planu Działań, proces legislacyjny dotyczący zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, procedury wdrożeniowe KT będą mogły zostać uruchomione dopiero po przyjęciu nowej ustawy. Według projektu zmian do ustawy z dnia 13 czerwca 2018 najbardziej wskazaną formułą dla Koordynatora Transportowego byłoby powołanie go w formie związku powiatowo-gminnego. W takim wypadku działania powinny rozpocząć się od wspólnego opracowania przez gminy i powiat zestawienia linii transportowych koniecznych do obsługi, ich przebiegu, pakietów oraz ustalenie zasad partycypacji. Następnie należy uzyskać zgodę Rady Powiatu na zawarcie porozumienia z gminami oraz zgody rad gmin na zawarcie porozumień z Powiatem Kamieńskim. Kolejnym etapem będzie opracowanie i uchwalenie wspólnego planu transportowego oraz podjęcie przez rady gmin i powiatu uchwał o utworzeniu związku wraz z przyjęciem statutu. Pozwoli to na powołanie Koordynatora Transportowego w postacie podmiotu wewnętrznego. Od tego momentu ustanowiony Koordynator powinien tworzyć jednostkę samodzielną w zakresie: organizacji publicznego transportu zbiorowego na wskazanym obszarze, wyznaczania tras linii komunikacyjnych i układania ich w pakiety komunikacyjne, wydawania pozwoleń na korzystanie z przystanków, konsultacji dokumentów zewnętrznych, monitorowania zmian legislacyjnych, udziału w konsultacjach, spotkaniach i konferencjach, prowadzenia programów promocyjnych i edukacyjnych w zakresie transportu publicznego i zrównoważonego.

Podmiot odpowiedzialny	❖ **Samorządy gmin nadmorskich - Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Wolin.**
Podmioty zaangażowane	❖ **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie** (wsparcie merytoryczne), ❖ **Wydział Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego** (w zakresie konsultacji planu transportowego)
Okres realizacji	*Uwaga: ze względu na trwający proces legislacyjny rozpoczęcie procedury wdrożenia KT uzależnione jest od terminu uchwalenia zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz jej ostatecznej formy.* Powołanie Koordynatora – rok 2020. Działanie Koordynatora – według zapotrzebowania, w sposób ciągły – bez ograniczenia czasowego.
Szacunkowe koszty	Szacunkowy koszt funkcjonowania Koordynatora Transportowego w formule Związku, oszacowano na poziomie 620 tys. zł rocznie, z czego 420 tys. zł to koszty wynagrodzeń z pochodnymi.
Źródło finansowania	Podstawowym źródłem finansowania działań KT będą budżety gminne w części przeznaczonej na obsługę transportu publicznego. Jednocześnie Koordynator jako jeden podmiot będzie zdolny do ubiegania się o fundusze zewnętrzne zarówno na funkcjonowanie jak i miękkiej (działania promocyjne i edukacyjne) i twardej (tabor, zaplecze techniczne) infrastruktury. Przy powoływaniu KT zostaną również uwzględnione możliwości finansowania działań w ramach kolejnego programu operacyjnego województwa np. poprzez formułę kontraktu samorządowego.
Szacunkowy wpływ działań i wkład w cel ogólny	Powołanie wspólnego Koordynatora Transportowego pełniącego m.in. funkcję organizatora transportu dla całego obszaru może wspierać następujący cel ogólny określone w projekcie: ❖ Wzrost kwoty zwrotu kosztów z publicznych usług transportowych Skoordynowane zarządzanie oraz wspólna organizacja transportu mogą przełożyć się bezpośrednio na redukcję kosztów operacyjnych i optymalne wykorzystanie środków na obsługę zadań w zakresie transportu publicznego.
Wzajemna reakcja / współzależności z działaniem x	Wzajemna reakcja: *[Działanie 5A] – Uruchomienie elastycznego systemu transportowego Bus Nadmorski dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin:* Koordynator Transportowy będzie stanowił podstawę m.in. do wdrażania nowych form i systemów transportowych. Zakłada się, że będzie on bezpośrednio odpowiedzialny za wdrażanie i zarządzanie elastycznym systemem transportowym Bus Nadmorski, łączącym turystyczny potencjał gmin.
Współczynnik na potrzeby monitoringu	*Powołanie Koordynatora Transportowego dla obszaru gmin nadmorskich.*
Priorytet	**Wysoki** / średni / niski

3.6. Działania związane z wdrażaniem konkretnych rozwiązań systemów zrównoważonej mobilności

Działaniem bezpośrednio związanym z wdrażaniem i wsparciem konkretnych rozwiązań zrównoważonej mobilności na obszarze gmin nadmorskich jest inicjatywa *Bus Nadmorski*. W założeniu ma być to elastyczne rozwiązanie transportowe działające docelowo w dwóch trybach – w sezonie letnim będzie służyć turystom do przemieszczania się pomiędzy atrakcjami turystycznymi w gminach, przez pozostałą część roku będzie wspierać potrzeby transportowe mieszkańców.

Działanie 5A	**Uruchomienie elastycznego systemu transportowego Bus Nadmorski (BN) dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin**
Tło	Obecnie na obszarze gmin nadmorskich biorących udział w projekcie LAST MILE brak jest ofert i systemów transportowych opracowanych pod kątem obsługi ruchu turystycznego. Turyści, chcący zwiedzać obszar, skazani są na korzystanie z nieskoordynowanej oferty transportowej prywatnych przewoźników (obsługujących w większości najbardziej rentowne trasy) lub zmuszeni są do podróżowania własnymi samochodami. Wynikiem takich uwarunkowań są nawarstwiające się problemy na wielu szczeblach. Przykładowo, ruch indywidualny, spowodowany brakiem alternatywy transportowej, powoduje kongestię, dostęp do wielu potencjalnie atrakcyjnych obszarów i miejsc jest znacznie ograniczony a operatorzy atrakcji turystycznych w celu zachęcenia potencjalnych turystów do odwiedzin są zmuszeni do zapewnienia rozbudowanego zaplecza parkingowego (co znacząco zwiększa koszty inwestycyjne i operacyjne). W odniesieniu do przestrzennej struktury obszaru gminy Międzyzdroje i Dziwnów posiadają długą linię brzegową wraz z infrastrukturą turystyczną, która generuje duży ruch w okresie wakacyjnym, lecz ze względu na klimat, wysoki sezon trwa w miejscowościach nadmorskich tylko ok. dwóch miesięcy. Z kolei gmina Wolin i Kamień Pomorski posiadają całoroczne atrakcje turystyczne, dostępne bez względu na pogodę i porę roku, stwarzając naturalne uzupełnienie dla atrakcji nadmorskich. W związku z tym jednym z głównych założeń określonych w procesie opracowywanego Regionalnego Planu Działań było wspieranie w pierwszej kolejności inicjatyw nastwionych na integrowanie obszaru, wspierających wzajemne łączenie się i uzupełnianie potencjałów turystycznych. Działaniem tego typu jest inicjatywa uruchomienia systemu transportowego pod nazwą Bus Nadmorski który będzie wdrażany i zarządzany wspólnie przez cztery gminy nadmorskie. W okresie sezonu turystycznego system obsługiwać będzie wyznaczoną linię turystyczną (pętla turystyczna) obsługującą przystanki zlokalizowane w miejscach atrakcji turystycznych. Linia turystyczna w założeniu będzie utrzymywać pewien stopień rentowności. Wypracowana w tym czasie nadwyżka będzie wykorzystywana na rozwój usługi, ale również na dofinansowanie systemu poza sezonem. W kontekście ruchu turystycznego celem jest wydłużenie sezonu turystycznego poprzez zwiększenie dostępności i rozpropagowanie całorocznych atrakcji lokalnych oraz zmniejszenie ruchu samochodów osobowych w miastach i na drogach dojazdowych.

	Bus Nadmorski powinien docelowo stać się głównym szkieletem systemu transportowego skierowanego do turystów. W kolejnych etapach możliwe będzie uzupełnianie go o nowe usługi i produkty rozwijane w skoordynowany i zintegrowany sposób. Po sezonie Bus Nadmorski będzie wykorzystywany jako wsparcie do realizacji polityk transportowych skierowanych do mieszkańców obszaru oraz będzie pełnił rolę publicznego transportu zbiorowego na wyznaczonych trasach, wspierając przede wszystkim potrzeby wybranych grup docelowych np. transport dzieci i młodzieży na zajęcia pozaszkolne, transport osób starszych do ośrodków zdrowia i administracji, dowóz mieszkańców do wydarzeń itd. **Działania podjęte w I fazie projektu:** Już w pierwszej fazie projektu zostały podjęte działania przygotowawcze w kierunku uruchomienia systemu transportowego. W ramach projektu LAST MILE zostały opracowane dokumenty pt. „Analiza możliwości uruchomienia systemu transportowego Bus nadmorski na obszarze czterech gmin nadmorskich: Wolina, Dziwnowa, Międzyzdrojów i Kamienia Pomorskiego" oraz „Analiza ekonomiczna systemu transportowego Bus nadmorski na obszarze czterech gmin nadmorskich: Wolina, Dziwnowa, Międzyzdrojów i Kamienia Pomorskiego". W opracowaniach przedstawiono możliwe formy funkcjonowania systemu transportowego Bus Nadmorski w obecnym stanie prawnym oraz w sytuacji po wdrożeniu planowanych zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, uwzględniając prawne możliwości wykorzystywania taboru nabytego dla projektu Bus Nadmorski w realizacji innych niezbędnych przewozów na obszarach powyższych gmin. W ramach analizy ekonomicznej przedstawiono szacunki związane kosztami wdrożenia systemu, przewidywanymi kosztami operacyjnymi oraz określono warunki niezbędne do spełnienia w celu zapewnienia możliwej rentowności systemu.
Opis działania	W wariancie docelowym, podmiotem odpowiedzialnym za wdrożenie i zarządzanie systemem Busa Nadmorskiego powinien być powołany Koordynator Transportowy dla obszaru gmin nadmorskich. Ze względu na trwający, na etapie opracowania Regionalnego Planu Działań, proces legislacyjny dotyczący zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, procedury wdrożeniowe Busa Nadmorskiego oraz Koordynatora Transportowego będą mogły zostać uruchomione dopiero po przyjęciu nowej ustawy. Do tego czasu działania będą się skupiać na dwóch zakresach; wstępnych pracach organizacyjnych oraz na możliwości przetestowania usługi (pilotaż) poprzez zlecenie jej wykonania podmiotowi zewnętrznemu. Wstępne prace organizacyjne polegać będą przede wszystkim na ostatecznym określeniu przebiegu linii turystycznej, określeniu warunków współpracy z operatorami atrakcji turystycznych leżących na trasie przejazdu busa czy przygotowaniu założeń do polityki informacyjnej i promocyjnej przedsięwzięcia. Działanie pilotażowe będzie związane z próbą zlecenia wykonania usługi, w zakresie i formie możliwe zgodnej z głównymi zasadami działania BN, całkowicie przez podmiot zewnętrzny. W ramach działania pilotażowego BN zostanie przetestowany w okresie sezonu letniego (obsługa wskazanej linii turystycznej).

	Pozwoli to na ocenę faktycznego zapotrzebowania na tego typ usługi oraz wpłynie na ostateczną decyzję odnoście wdrożenia systemu BN w ramach działań podejmowanych przez Koordynatora Transportowego.
Podmiot odpowiedzialny	❖ **Samorządy gmin nadmorskich - Dziwnów, Kamień Pomorski, Międzyzdroje i Wolin**
Podmioty zaangażowane	❖ **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie** (wsparcie merytoryczne) ❖ **Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna** (wsparcie na rzecz promocji oferty turystycznej dostępnej w ramach systemu BN)
Okres realizacji	*Uwaga: ze względu na trwający proces legislacyjny rozpoczęcie procedury wdrożenia systemu BN uzależnione jest od terminu uchwalenia zmian do ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz jej ostatecznej formy. Nowe zapisy mogą zmienić m.in. obecny system kontraktowania usług transportowych co może istotnie wpłynąć na formę działania systemu BN.* Uruchomienie systemu Bus Nadmorski – do roku 2020.
Szacunkowe koszty	Szacunkowe koszty uruchomienia systemu Bus nadmorski: **Wariant A** – jako linii komunikacyjnej obsługiwanej przez operatora w ramach publicznego trans-portu zbiorowego zorganizowanego przez jednostkę samorządu terytorialnego lub związek takich jednostek; Koszt uruchomienia – 5 500 000 zł Miesięczne koszty operacyjne – 200 000 zł **Wariant B** – jako linii komunikacyjnej utworzonej i obsługiwanej przez przewoźnika komercyjnego w ramach publicznego transportu zbiorowego. Koszt uruchomienia – 1 200 000 zł Miesięczne koszty operacyjne - 270 000 zł
Źródło finansowania	Podstawowym źródłem finansowania działań BN będą budżety gminne w części przeznaczonej na obsługę transportu publicznego. W procesie drożenia BN zostaną uwzględnione możliwości finansowania działań w ramach kolejnego programu operacyjnego województwa np. poprzez formułę kontraktu samorządowego.
Szacunkowy wpływ działań i wkład w cel ogólny	Wdrożenie nowego systemu transportowego na obszarze może, w sposób pośredni lub bezpośredni, wpłynąć na wszystkie przyjęte ogólne cele projektu wskazane w punkcie 4.4.
Wzajemna reakcja / współzależności z działaniem x	Wzajemna reakcja: *[Działanie 4A] – Powołanie Koordynatora Transportowego dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin:* Koordynator Transportowy będzie stanowił podstawę m.in. do wdrażania nowych form i systemów transportowych. Zakłada się, że będzie on bezpośrednio odpowiedzialny za wdrażanie i zarządzanie elastycznym systemem transportowym Bus Nadmorski, łączącym turystyczny potencjał gmin.
Współczynnik na potrzeby monitoringu	*Liczba pasażerów Busa Nadmorskiego w sezonie turystycznym.*
Priorytet	**Wysoki** / średni / niski

3.7. Działania związane ze zwiększaniem poziomu świadomości

Przyjęte działanie w tym zakresie dotyczy opracowania gry edukacyjnej opartej na tematyce zrównoważonej mobilności oraz dostępności do atrakcji turystycznych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i gmin nadmorskich. Gra będzie działaniem edukacyjnym mającym na celu podniesieniu ogólnego stanu świadomości odnośnie działających systemów transportu publicznego oraz pozostałych rozwiązań mobilności na obszarze.

Działanie 6A	Gra edukacyjna promująca transport publiczny na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i gmin nadmorskich.
Tło	Jednym z wniosków projektu LAST MILE jest wciąż niewielka społeczna świadomość zagadnień związanych ze zrównoważonym transportem czy mobilnością. Dotyczy to zarówno szczebli decyzyjnych jak i mieszkańców czy turystów. Brak programów i akcji edukacyjnych w tym obszarze sprawia, że w wielu wypadkach potencjalni użytkownicy nie są świadomi istnienia alternatywy dla transportu indywidualnego. W kontekście edukacji publicznej w obecnych podstawach programowych nauczania nie porusza się zagadnień transportu publicznego, również w kontekście transportu zrównoważonego czy zrównoważonej mobilności. Jedynym elementem związanym z transportem jest nauka prawidłowego zachowania się w ruchu ulicznym oraz nauka prawidłowego poruszania się rowerem. Wszelkie projekty edukacyjne dotyczące transportu i mobilności są realizowane jako zajęcia dodatkowe, organizowane przez stowarzyszenia lub lokalnych działaczy. Szkoły biorą natomiast często aktywny udział w inicjatywach skierowanych do wszystkich mieszkańców takich jak np. Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu — European Mobility Week. Na obszarze Szczecina Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego jako organizator i koordynator transportu publicznego w ramach działań edukacyjnych organizuje spotkania informacyjne i szkoleniowe dla przedszkolaków i dzieci szkolnych w zakresie korzystania z komunikacji publicznej. Odbywa się to w ramach cyklu spotkań: „Pasażer od przedszkola". Ponadto instytucją publiczną posiadającą program edukacyjny, również w zakresie transportu publicznego, jest Muzeum Techniki i Komunikacji w Szczecinie. Prowadzone są tam zajęcia edukacyjne skierowane do poszczególnych grup wiekowych dotyczące np. wynalazków w dziedzinie transportu (przedszkola) czy też historii komunikacji publicznej (gimnazja, szkoły ponadgimnazjalne). Wymienione działanie są niezwykle cennymi inicjatywami jednak ich skala jest wciąż niewielka. Doświadczenia projektu LAST MILE wskazują, że edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności jest kluczowa przy działaniach związanych ze zmianą nawyków transportowych i zmiany podziału modalnego w systemach transportowych.
Opis działania	W ramach działania realizowanego w II fazie projektu zostanie opracowana edukacyjna gra planszowa, promująca korzystanie z transportu zrównoważonego i rozwiązań mobilności podczas wycieczek turystycznych i rekreacji na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz gmin nadmorskich. W grze mogą zostać uwzględnione m.in. takie systemy i rozwiązania jak: realizowana obecnie Szczecińska Kolej Metropolitalna, Szczeciński Rower Miejski, koncepcja sieci tras rowerowych Pomorza Zachodniego, kolejowe połączenia regionalne z obszarem nadmorskim oraz pozostałe systemy komunikacyjne i rozwiązania mobilności.

	Pierwszym krokiem będzie opracowanie podstawowych mechaniki gry planszowej odpowiadających przyjętej tematyce. Następnie wersje robocze zostaną przetestowane w celu identyfikacji ewentualnych wad i ograniczeń (np. redukcja tzw. efektu śnieżnej kuli, odpowiednia skalowalność itd.). Równolegle realizowane będą prace nad przygotowaniem strony graficznej gry. Po opracowaniu ostatecznej wersji gry zostanie ona wydana i skierowana do dystrybucji. Gra, w wersji fizycznej będzie dystrybułowana przede wszystkim do szkół i innych placówek edukacyjnych. Wersja gry będzie dostępna również w wersji cyfrowej do pobrania ze strony internetowej i samodzielnego wydrukowania.
Podmiot odpowiedzialny	❖ **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Podmioty zaangażowane	❖ **Biuro Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru metropolitalnego** (wsparcie merytoryczne) ❖ **GeekOn - szczecińska społeczność miłośników gier planszowych** (wsparcie merytoryczne) ❖ **Zachodniopomorska Regionalna Organizacja Turystyczna** (wsparcie merytoryczne)
Okres realizacji	Opracowanie ostatecznej wersji gry planszowej – do września 2019 Dystrybucja i promocja – do września 2020
Szacunkowe koszty	Szacunkowe koszty produkcji i dystrybucji 1 egzemplarza gry planszowej szacowane są na ok 40 zł brutto. Przy założeniu produkcji na poziomie ok 500 sztuk całkowity koszt realizacji zadania wyniesie ok 20 000 zł.
Źródło finansowania	W celu realizacji fizycznych kopii gry pozyskanie zostanie finansowanie zewnętrzne.
Szacunkowy wpływ działań i wkład w cel ogólny	Działania zwiększająca poziom świadomości w zakresie dostępności zrównoważonej oferty transportowej w regionie mogą wspierać przede wszystkim poniższe cele ogólne określone w projekcie: ❖ Zmiana środka transportu w ruchu turystycznym i rekreacyjnym z samochodu na zrównoważone rozwiązania transportu, ❖ Zwiększenie liczby użytkowników transportu multimodalnego / elastycznego (liczba pasażerów),
Wzajemna reakcja / współzależności z działaniem x	Brak bezpośredniej relacji i współzależności z pozostałymi działaniami.
Współczynnik na potrzeby monitoringu	*Liczba rozdystrybuowanych kopii gry planszowej (w wersji cyfrowej i fizycznej).*
Priorytet	Wysoki / **średni** / niski

4. System monitorowania procesu wdrażania Planu Działań

4.1. Plan wdrożeniowy dotyczący monitorowania działań w Fazie 2 projektu

Na potrzeby monitorowania postępów związanych z wdrażaniem poszczególnych działań w ramach II fazy projektu, opracowano system oceny zawierający ramy czasowe, określone kamienie milowe oraz metody pozwalające na określenie stopnia realizacji projektu. Określono również podmioty odpowiedzialne za monitorowanie oraz interwały pozwalające na cykliczność oceny.

4.1.1. Harmonogram realizacji działań i określone kamienie milowe

Rok	2018		2019						2020					
Liczba miesięcy	1	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26
Miesiąc	10/18	12/18	02/19	04/19	06/19	08/19	10/19	12/19	02/20	04/20	06/20	08/20	10/20	12/20
[Działanie 1A]				1A.1			1A.2			1A.3				1A.4
[Działanie 2A]					2A.1									
[Działanie 3A]	3A.1													
[Działanie 4A]						4A.1				4A.2				
[Działanie 5A]						5A.1				5A.2				
[Działanie 6A]					6A.1									

Opis określonych kamieni milowych

	[Działanie 1A] – Uwzględnienie zagadnienia elastycznych systemów transportowych w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego (ulepszenie instrumentu polityki)
Kamienie milowe	**1A.1** – *uwzględnienie zapisów dotyczących systemów elastycznych w obecnej aktualizacji PZPWZ* **1A.2** – *opracowanie metody badawczej dotyczącej przestrzennej dostępności transportowej,* **1A.3** – *przebadanie obszaru gmin nadmorskich przy użyciu opracowanej metody,* **1A.4** – *przebadanie obszaru MOFOW-SOM przy użyciu opracowanej metody,*
Jak często będzie wykonywana ocena	Ocena postępów w realizacji zadania będzie wykonywana **co sześć miesięcy**. Przewiduje się tym samym cztery okresy oceny stanu realizacji w ramach II fazy projektu.
Podmiot odpowiedzialny za ocenę	Podmiotem odpowiedzialnym za ocenę będzie **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Sposób rozpowszech-niania zdobytych doświadczeń	Informacja o postępach prac oraz doświadczeniach zdobytych przy realizacji poszczególnych kamieni milowych będzie dystrybuowana do potencjalnie zainteresowanych podmiotów w formie broszur informacyjnych (rozsyłanych drogą mailową).

	[Działanie 2A] – Uwzględnienie finansowania elastycznych systemów transportowych w Regionalnym Programie Operacyjnym
Kamienie milowe	**2A.1** – *opracowanie wkładu merytorycznego oraz rekomendacji związanych z elastycznymi systemami transportowymi na potrzeby kolejnego regionalnego programu operacyjnego.*
Jak często będzie wykonywana ocena	Ocena postępów w realizacji zadania będzie wykonywana **co sześć miesięcy**. Przewiduje się tym samym cztery okresy oceny stanu realizacji w ramach II fazy projektu.
Podmiot odpowiedzialny za ocenę	Podmiotem odpowiedzialnym za ocenę będzie **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Sposób rozpowszech-niania zdobytych doświadczeń	Informacja o postępach prac oraz doświadczeniach zdobytych przy realizacji poszczególnych kamieni milowych będzie dystrybuowana do potencjalnie zainteresowanych podmiotów w formie broszur informacyjnych (rozsyłanych drogą mailową).

	[Działanie 3A] – Działania na rzecz uwzględnienia elastycznych systemów transportowych w prawodawstwie krajowym
Kamienie milowe	**3A.1** – *opracowanie głównych rekomendacji dotyczących koniecznych zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz przesłanie ich do odpowiedniego organu legislacyjnego*
Jak często będzie wykonywana ocena	**Raz w miesiącu** zostanie przeprowadzony monitoring trwających procesów legislacyjnych, szczególnie dotyczących polityk transportowych i turystycznych, w celu określenia możliwości zgłoszenia rekomendacji i stanowisk uwzględniających doświadczenia zdobyte w ramach projektu LAST MILE. Ocena postępów w realizacji zadania będzie wykonywana **co sześć miesięcy**. Przewiduje się tym samym cztery okresy oceny stanu realizacji w ramach II fazy projektu.
Podmiot odpowiedzialny za ocenę	Podmiotem odpowiedzialnym za ocenę i monitoring w ramach działania będzie **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Sposób rozpowszech-niania zdobytych doświadczeń	Informacja o postępach prac oraz doświadczeniach zdobytych przy realizacji poszczególnych kamieni milowych będzie dystrybuowana do potencjalnie zainteresowanych podmiotów w formie broszur informacyjnych (rozsyłanych drogą mailową).

	[Działanie 4A] – Powołanie Koordynatora Transportowego dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin
Kamienie milowe	**4A.1** – *podpisanie porozumienia między gminami odnośnie wdrożenia procedur związanych z powołaniem Koordynatora Transportowego* **4A.2** – *formalne powołanie Koordynatora Transportowego oraz rozpoczęcie pełnienia obowiązków*
Jak często będzie wykonywana ocena	Ze względu na trwający proces legislacyjny związany ze zmianą ustawy o publicznym transporcie zbiorowym **raz w miesiącu** zostanie przeprowadzony monitoring procesu w celu określenia stanu zaawansowania prac oraz oceny przewidywanej formy ustawy. Po rozpoczęciu jej obowiązywania zostaną uruchomione działania związane z wdrożeniem KT w oparciu o zapisy nowej ustawy. Za wdrożenie KT odpowiedzialne będą gminy nadmorskie (Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin i Międzyzdroje). Ocena postępów w realizacji zadania będzie wykonywana **co dwa miesiące**. W tym celu RBGPWZ będzie kierować bezpośrednie zapytania do gmin z prośbą o przedstawienie stanu zaawansowania prac oraz zgłoszenie ewentualnych problemów i napotkanych barier.
Podmiot odpowiedzialny za ocenę	Podmiotem odpowiedzialnym za ocenę będzie **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Sposób rozpowszech-niania zdobytych doświadczeń	Informacja o postępach prac oraz doświadczeniach zdobytych przy realizacji poszczególnych kamieni milowych będzie dystrybuowana do potencjalnie zainteresowanych podmiotów w formie broszur informacyjnych (rozsyłanych drogą mailową).

	[Działanie 5A] – Uruchomienie elastycznego systemu transportowego Bus Nadmorski dla obszaru gmin Międzyzdroje, Dziwnów, Kamień Pomorski i Wolin,
Kamienie milowe	**5A.1** – *podpisanie porozumienia między gminami odnośnie wdrożenia procedur związanych z uruchomieniem systemu transportowego Bus Nadmorski* **5A.2** – *uruchomienie systemu Bus Nadmorski w sezonie turystycznym 2020.*
Jak często będzie wykonywana ocena	Ze względu na trwający proces legislacyjny związany ze zmianą ustawy o publicznym transporcie zbiorowym **raz w miesiącu** zostanie przeprowadzony monitoring procesu w celu określenia stanu zaawansowania prac oraz oceny przewidywanej formy ustawy. Po rozpoczęciu jej obowiązywania zostaną uruchomione działania związane z wdrożeniem BN w oparciu o zapisy nowej ustawy. Za wdrożenie BN odpowiedziane będą gminy nadmorskie (Dziwnów, Kamień Pomorski, Wolin i Międzyzdroje). Ocena postępów w realizacji zadania będzie wykonywana **co dwa miesiące**. W tym celu RBGPWZ będzie kierować bezpośrednie zapytania do gmin z prośbą o przedstawienie stanu zaawansowania prac oraz zgłoszenie ewentualnych problemów i napotkanych barier.
Podmiot odpowiedzialny za ocenę	Podmiotem odpowiedzialnym za ocenę będzie **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Sposób rozpowszech-niania zdobytych doświadczeń	Informacja o postępach prac oraz doświadczeniach zdobytych przy realizacji poszczególnych kamieni milowych będzie dystrybuowana do potencjalnie zainteresowanych podmiotów w formie broszur informacyjnych (rozsyłanych drogą mailową).

	[Działanie 6A] – Gra edukacyjna promująca transport publiczny na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego oraz gmin nadmorskich,
Kamienie milowe	**6A.1** – *opracowanie ostatecznej wersji gry planszowej* **6A.2** – *rozpoczęcie dystrybucji gry planszowej do zainteresowanych podmiotów*
Jak często będzie wykonywana ocena	Ocena postępów w realizacji zadania będzie wykonywana **co sześć miesięcy.** Przewiduje się tym samym cztery okresy oceny stanu realizacji w ramach II fazy projektu.
Podmiot odpowiedzialny za ocenę	Podmiotem odpowiedzialnym za ocenę będzie **Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego w Szczecinie**
Sposób rozpowszech-niania zdobytych doświadczeń	Informacja o postępach prac oraz doświadczeniach zdobytych przy realizacji poszczególnych kamieni milowych będzie dystrybuowana do potencjalnie zainteresowanych podmiotów w formie broszur informacyjnych (rozsyłanych drogą mailową).

4.2. Wskaźniki Działań

Na potrzeby oceny skuteczności opracowanych działań określono konkretne **Wskaźniki Działań** przypisane do każdego z nich. Dla każdego ze wskaźników określono oczekiwaną wartość docelową, wartość aktualną (bazową) oraz przyjętą metodę oceny. Wskaźniki pozwolą na bezpośrednie określenie czy przyjęte w projekcie działania zostały skutecznie wdrożone i przyczyniły się do realizacji założonych celów.

Działanie	Wskaźnik	Wartość docelowa	Aktualna wartość	Metoda oceny
[Działanie 1A]	Liczba przystanków komunikacji publicznej przebadana przy zastosowaniu opracowanej metody dostępności transportowej	150	0	Ocena ex-post. Metoda oceny opiera się na zestawieniu liczby przebadanych przystanków komunikacji publicznej. Zestawienie zostanie opracowane przez RBGPWZ.
[Działanie 2A]	Środki przeznaczone na rozwój systemów FTS w ramach kolejnego regionalnego programu operacyjnego	7 500 000 EUR	0	Ocena ex-post. Metoda oceny opiera się na zestawieniu środków dedykowanych pośrednio i bezpośrednio systemom FTS w nowym regionalnym programie operacyjnym. Analiza w tym zakresie zostanie przeprowadzona przez RBGPWZ na podstawie materiałów otrzymanych od podmiotu zarządzającego RPO.
[Działanie 3A]	Liczba zapisów i regulacji dedykowanych systemom FTS w prawodawstwie szczebla krajowego	10	0	Ocena ex-post. Metoda oceny opiera się na rejestracji liczby zapisów (artykułów) odnoszących się bezpośrednio do zdefiniowanych systemów FTS takich jak car-sharing, car-pooling czy systemów wywoławcze na żądane.
[Działanie 4A]	Powołanie Koordynatora Transportowego dla obszaru gmin nadmorskich	1	0	Ocena ex-post. Metoda oceny opiera się na uzyskaniu od gmin nadmorskich informacji o formalnym powołaniu Koordynatora Transportowego.
[Działanie 5A]	Liczba pasażerów Busa Nadmorskiego w sezonie turystycznym	1000 os.	0	Ocena ex-post. Metoda oceny oparta jest o dane dotyczące przewozów które zostaną przekazane na wniosek RBGPWZ przez operatora/przewoźnika po zakończeniu pierwszego sezonu funkcjonowania systemu Bus Nadmorski.
[Działanie 6A]	Liczba rozdystrybuowanych kopii gry planszowej (w wersji cyfrowej i fizycznej)	1000 szt.	0	Ocena ex-post. Metoda oceny opiera się na rejestracji liczby przekazanych kopii gry planszowej do zainteresowanych podmiotów. Rejestracja będzie prowadzona przez RBGPWZ oraz pozostałe zaangażowane podmioty.

4.3. Wskaźniki rezultatów (ogólne i szczegółowe)

Aby zapewnić spójność oceny programu, każdy projekt realizowanych w ramach INTERREG EUROPA jest zobowiązany do wypełnienia określonej liczby wstępnie zdefiniowanych **wskaźników rezultatu**. Oprócz oceny wpływu na wskazany w projekcie instrument polityki, każdy z partnerów projektu musiał określić również wskaźniki rezultatu w postaci:

- Kwoty (EUR) funduszy strukturalnych (w ramach programów „Inwestycje na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia" i / lub Europejskiej Współpracy Terytorialnej - ETC) na którą projekt miał wpływ w ramach dziedziny objętej projektem.

- Kwoty (EUR) innych funduszy, na którą projekt miał wpływ w dziedzinie objętej projektem

Te dwa wskaźniki określają kwotę w euro, na którą bezpośrednio wpłynęły działania podjęte w ramach projektu (np. kwota finansowania przeznaczona na nowy projekt lub nowe działania). Należy jednak zauważyć, że niektóre zmiany instrumentów polityk nie wymagają dodatkowych zasobów finansowych (np. w szczególności te związane ze zmianą sposobu zarządzania instrumentem polityki).

Ze względu na charakter wybranego instrumentu polityki jakim jest Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego, nie powiązany w sposób bezpośredni z instrumentami finansowania, wskaźniki rezultatów określone zostały jako kwoty, na które PZPWZ może wpłynąć jedynie w sposób pośredni. Należy jednak wskazać, że w ramach Planu Działań jedno z działań dodatkowych [2A] zostało zaadresowane do regionalnego programu operacyjnego w celu zapewnienia odpowiedniego wsparcia bezpośredniego ze strony instrumentu finansowego.

W przypadku każdego instrumentu polityki objętego projektem, partnerzy musieli dodatkowo zdefiniować co najmniej jeden indywidualny **wskaźnik rezultatu (tzw. określony wskaźnik wydajności - *specific performance indicator*),** który będzie wykorzystywany do monitorowania działania tego instrumentu. Pozwoli to na określenie na koniec II fazy projektu czy jego wydajność (skuteczność) została poprawiona dzięki współpracy międzyregionalnej oraz czy sytuacja w kontekście terytorialnym uległa poprawie w porównaniu z kontekstem opisanym na etapie składania wniosku.

W ramach wybranego instrumentu jakim jest Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego indywidualnym wskaźnikiem rezultatu jest: Zwiększenie powierzchni dziennej dostępności Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego o 20%.

Poniższa tabela pokazuje indywidualnie określone wartości (aktualne i docelowe) dla opisanych wyżej wskaźników rezultatu, wskazanych we wniosku aplikacyjnym projektu:

Wybrany instrument planowania **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego**		
Wskaźniki rezultatów	**Wartość docelowa**	**Aktualna wartość**
Kwota (EUR) funduszy strukturalnych (w ramach programów „Inwestycje na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia" i / lub Europejskiej Współpracy Terytorialnej - ETC) na którą projekt miał wpływ w ramach dziedziny objętej projektem.	3 050 000,00 (wpływ pośredni)	0
Kwota (EUR) innych funduszy, na którą projekt miał wpływ w dziedzinie objętej projektem		0
Określony wskaźnik wydajności Zwiększenie powierzchni dziennej dostępności Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (w%):	20%	0

4.4. Wkład w główne cele i wskaźniki projektu

Punktem wyjścia do opracowania regionalnych planów działań było określenie powszechnie przyjętych celów, które należy mieć na uwadze w procesie wdrażania rozwiązań zrównoważonej mobilności w turystyce.

Inicjatywy określone w ramach opracowanego Regionalnego Planu Działań będą monitorowane w II fazie projektu w kontekście wkładu na rzecz osiągnięcia założonych wartości docelowych.

Wybrany instrument planowania **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego**		
Cel	**Wartość docelowa**	**Obecny wkład**
Zmiana środka transportu w ruchu turystycznym i rekreacyjnym z samochodu na zrównoważone rozwiązania transportowe	o 5% do roku 2020 (w odniesieniu do roku 2015)	0
Zwiększenie obszaru dostępności w transporcie publicznym mierzonym od stolicy regionu w czasie podróży (60/120 min) poprzez wdrożenie elastycznych systemów transportowych	o 10% do roku 2020	0
Stworzenie nowych "zielonych" miejsc pracy	100 do roku 2020 (dla całego projektu LAST MILE)	0
Wzrost kwoty zwrotu kosztów z publicznych usług transportowych	średnio o 10%	0
Zwiększenie liczby użytkowników transportu multimodalnego / elastycznego (liczba pasażerów)	+25.000 rocznie / na region	0

REGIONALNY PLAN DZIAŁAN

dotyczący wdrażania i rozwoju elastycznych systemów transportowych Szczeciński Obszar Metropolitalny oraz gminy nadmorskie

Województwo Zachodniopomorskie

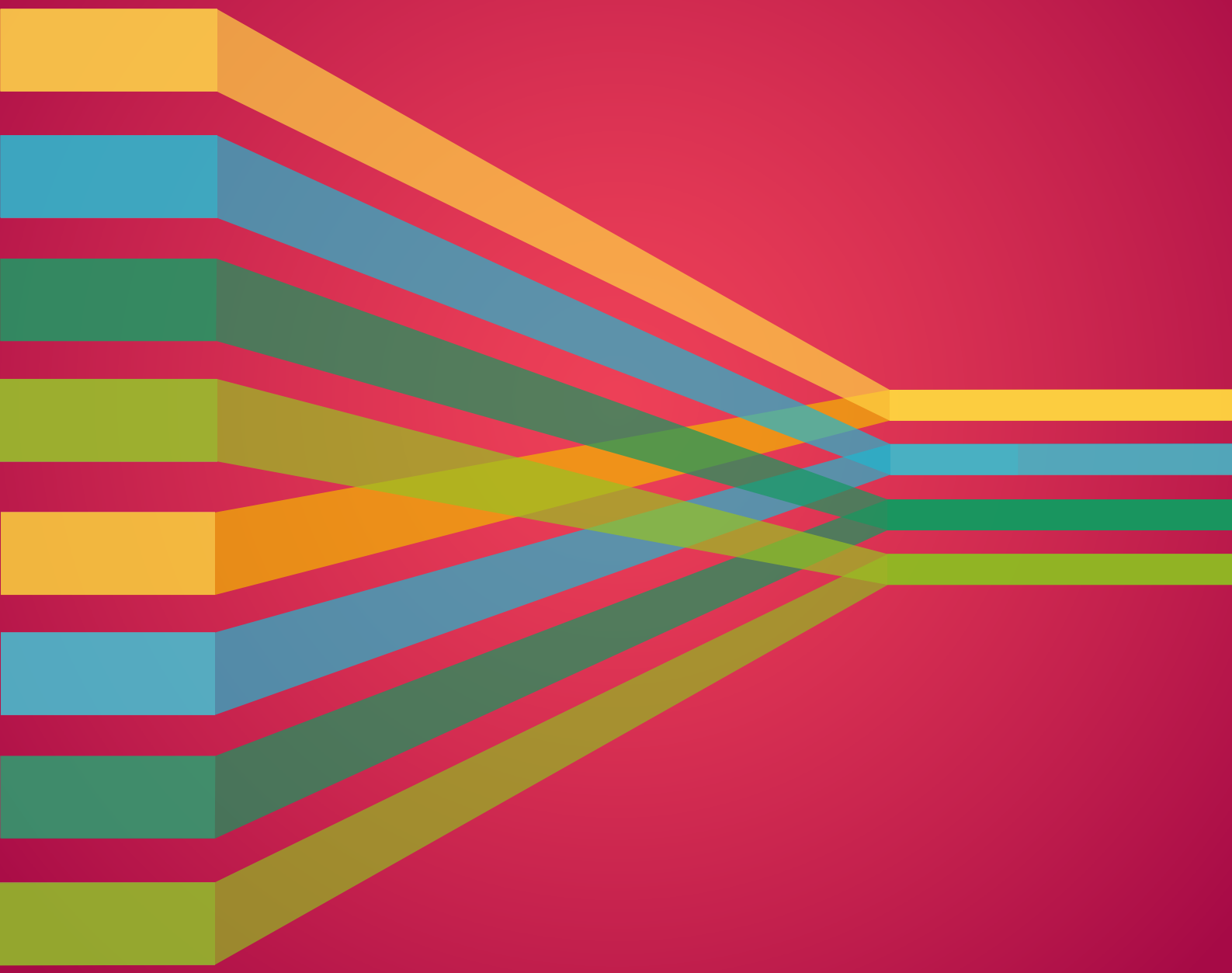
Działanie 1-A.6 w ramach projektu
LAST MILE – Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych

Data: 10.09.2018

Podpis: p.o. DYREKTORA mgr inż. arch. Leszek Jastrzębski

Pieczątka organizacji:

REGIONALNE BIURO GOSPODARKI PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA ZACHODNIOPOMORSKIEGO pl. Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin tel. 091 432 49 60 NIP 851-15-62-71



www.interregeurope.eu/lastmile