

LAST MILE

Zrównoważona mobilność na obszarze ostatniej mili w regionach turystycznych

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



Podsumowanie 1 FAZY PROJEKTU

Pokonajmy razem ostatnią milę!

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

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

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

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

Spis zawartości

Opis partnerów projektu i regionów.....	2-3
Elastyczne systemy transportowe.....	4-5
Analiza krajowych i lokalnych uwarunkowań i barier dla wdrażania FTS.....	6-7
Regionalne uwarunkowania i bariery dla FTS w regionach partnerskich.....	8-9
Analiza State-of-the-art.....	10-11
Ewaluacja Dobrych Praktyk.....	12-13
Przykłady Dobrych Praktyk.....	14-15
Synteza.....	16-25
Rekomendacje.....	26-27
Regionalne Plany Działania.....	28-29
Informacje dodatkowe.....	30-31

PARTNERZY PROJEKTU I REGIONY



Obszar Parku Krajobrazowego Górnej Sûre i Our, Luksemburg



Park Krajobrazowy Górnej Sûre

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



LIDER PROJEKTU Agencja ds. Środowiska, Austria



umweltbundesamt^U

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



Region Katalonii, Hiszpania



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

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



Pomorce Zachodnie/Szczeciński Obszar Metropolitalny, Polska



Regionalne Biuro Gospodarki Przestrzennej Województwa Zachodniopomorskiego (RBGPWZ)

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



Region Koszyc, Słowacja



Agencja Wspierania Rozwoju Regionalnego Koszyce (ASRD)

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



Region Wschodniego Tyrolu, Austria



Zarząd Regionalny Wschodniego Tyrolu (RMO)

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



Region Warny, Bułgaria



Klub "Zrównoważony Rozwój Społeczeństwa Obywatelskiego"(CSDCS)

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

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

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

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

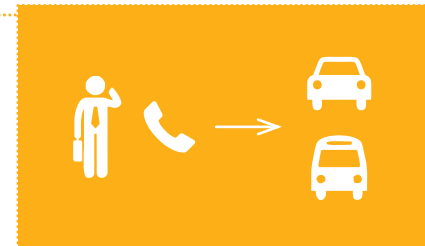
Tego typu usługi można określić też jako tzw. ulepszone usługi transportu publicznego (albo elastyczne usługi transportu publicznego) chociaż w wielu wypadkach prawodawstwo krajowe nie uwzględnia ich jeszcze jako akceptowalnych elementów systemów transportu publicznego.

TYPY SYSTEMÓW TRANSPORTU ELASTYCZNEGO



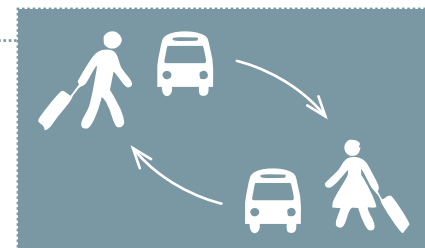
Systemy wywoławcze Call/Dial

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



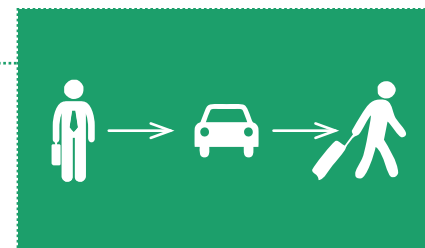
Systemy wahadłowe

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



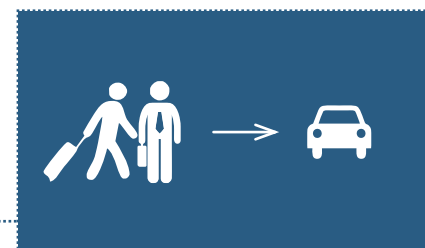
Systemy współużytkowania

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



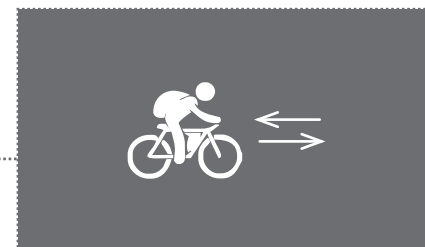
Systemy współdzielenia

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



Inne usługi transportu elastycznego

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



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

Uwarunkowania i bariery prawne

1

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

2

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

3

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

Uwarunkowania i bariery instytucjonalne

1

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

2

Z uwagi na fakt, że rozwiązania FTS są rzadko zintegrowane z usługami transportu publicznego lub inteligentnymi systemami transportowymi (ITS), potencjalni użytkownicy nie otrzymują odpowiednich informacji o ofercie FTS.

3

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

4

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

5

Gminy mogą napotykać na trudności w procesie realizacji FTS z powodu: braku dostatecznego doświadczenia i wiedzy w tym zakresie, dodatkowych obciążeń finansowych czy też dodatkowej pracy i zakresu obowiązków.

Uwarunkowania i bariery ekonomiczne

1

Operatorzy usług często zmagają się z niskimi dotacjami i dopłatami do usług transportowych (lub po prostu ich brakiem) oraz nieobecnością systemowych modeli finansowania dla wdrażania FTS.

2

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

3

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

4

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

Pozostałe uwarunkowania i bariery

1

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

2

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

3

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



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

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



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

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



Region Koszyce, Słowacja

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



Region Warny, Bułgaria

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



Region Katalonii, Hiszpania

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



Region Wschodniego Tyrolu w Austrii

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

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

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

SWOT

10



Stosunkowo dobry dostęp do lokalnego systemu transportu publicznego w miastach i większych ośrodkach



Pozytywne postrzeganie i gotowość większości samorządów do opracowania działań na rzecz zrównoważonej mobilności, w celu pokrycia zapotrzebowania transportowego na odcinku ostatniej mili



Istnieją dobre praktyki w zakresie transportu elastycznego w kontekście regionalnym, we wschodnim Tyrolu, Luksemburgu i Województwie Zachodniopomorskim



Postęp technologiczny i coraz większa liczba osób korzystających z urządzeń mobilnych ułatwiają wdrażanie łatwych w obsłudze i nowoczesnych systemów dyspozycyjnych



Niektóre obiecujące koncepcje są już skutecznie realizowane (np. e-mobilność i e-carsharing we Wschodnim Tyrolu)



Wdrażanie elastycznych usług transportowych dla turystów mogłoby poprawić jakość oferty i zwiększyć atrakcyjność turystyczną regionów



Istnieją programy UE mające na celu promowanie zrównoważonych rozwiązań transportowych



Zauważalna komplementarność pomiędzy godzinami szczytu i zapotrzebowaniem na usługi transportowe dla mieszkańców dojeżdżających do pracy oraz dla turystów



Wzrastanie poziomu świadomości odnośnie wytycznych w zakresie zrównoważonej mobilności

MOCNE STRONY

SZANSE

LAST MILE
Interreg Europe
Usługi Transportu
Elastycznego
w regionach
partnerskich
LAST MILE

SŁABE STRONY

Różne oczekiwania i potrzeby poszczególnych gmin mogą wpływać na niechęć do współpracy



LAST MILE
Interreg Europe



Słaba współpraca i komunikacja pomiędzy regionalnymi interesariuszami w procesach wdrażania rozwiązań zrównoważonej mobilności turystycznej



Kontekst geograficzny utrudnia realizację systemów transportu publicznego (mała gęstość zaludnienia, rozproszenie osadnictwa, koncentracja usług w głównych miastach)



Dominacja mobilności turystycznej opartej na samochodach prywatnych



Brak doświadczenia w realizacji i funkcjonowaniu usług FTS u organizatorów transportu, przewoźników i pasażerów



Niewystarczające ramy prawne w zakresie systemów transportu elastycznego



Przestrzenne zróżnicowanie rozwoju populacji w regionach. Kurczenie się i depopulacja obszarów wiejskich.



Sezonowość turystyki sprawia, że system transportu przez część roku staje się nieopłacalny



Brak konkurencyjności transportu publicznego w odniesieniu do wynajmu samochodów



11

Ewaluacja Dobrych Praktyk skupiła się na ocenie przykładów dobrych praktyk z sześciu obszarów regionalnych projektu LAST MILE. Informacje zebrane podczas wizyt studialnych w regionach partnerskich pozwoliły na ocenę podejścia do zrównoważonych sieci transportowych i istniejących elastycznych systemów transportowych na obszarach wiejskich w różnych krajach europejskich. Doświadczenia projektu wskazują między innymi na następujące korzyści z wdrażania systemów FTS:

Korzyści w sferze społecznej

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

Dobra współpraca pomiędzy wszystkimi interesariuszami

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

Korzyści środowiskowe

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

Całościowe podejście do produktu turystycznego

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

Nowoczesne podejście marketingowe

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

Systemy samofinansowania

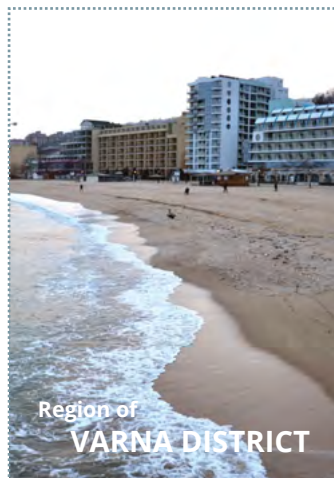
Niektóre z poznanych praktyk funkcjonują obecnie już bez dodatkowych źródeł dofinansowania, co świadczy o wysokim poziomie zarządzania i konkurencyjności świadczonych usług.



Region of
EAST TYROL



Region of
CATALONIA



Region of
VARNA DISTRICT

WNIOSKI

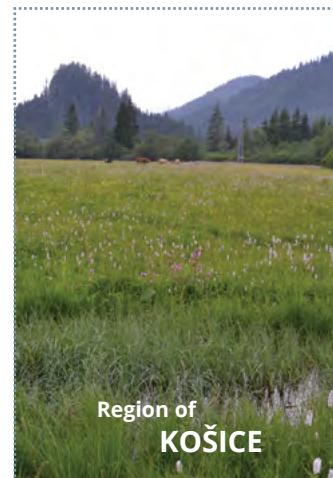
- Współpraca pomiędzy decydentami (administracją regionalną/lokalną) a interesariuszami w zakresie turystyki i transportu jest kluczowa dla wdrożenia i funkcjonowania FTS. Wraz z krajowymi uwarunkowaniami prawnymi całkowicie determinuje możliwości zaadaptowania najlepszych praktyk w pozostałych regionach.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



Region of
UPPER SÛRE



Region of
WEST POMERANIA



Region of
KOŠICE



Night Rider



TYP FTS
*autobus na
żądanie*

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



Bummelbus



TYP FTS
*autobus na
żądanie*

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



BalticBike.pl w Świnoujściu



TYP FTS
bike-sharing

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



Nadmorska Kolej Wąskotorowa w Rewalu



TYP FTS
*transport
sezonowy*

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



Cyklo Tour Spiš



TYP FTS
bike-sharing

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



Nostalgiczny Pociąg w Koszycach



TYP FTS
*transport
sezonowy*

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



System taksówek na żądanie w Vall de Boi



TYP FTS
*współ-
dzielone
taksówki*

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



Pociąg z Lleida do La Pobla de Segur



TYP FTS
*pociąg z przy-
stankami
na żądanie*

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



DefMobil w Deferegggen



TYP FTS
*współ-
dzielone
taksówki*

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



FLUGS w Lienz



TYP FTS
car-sharing

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



Sezonowa linia autobusowa nr 209 w Warnie



TYP FTS
*autobus
sezonowy*

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



Autobus sezonowy i system dorożek w Byali



TYP FTS
*inny
transport
sezonowy*

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

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

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

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

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

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

W tabeli podsumowującej przedstawiono przyporządkowanie zidentyfikowanych elementów kluczowych dobrych praktyk do poszczególnych obszarów syntezy.

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

§

KRAJOWE I REGIONALNE REGULACJE DOTYCZĄCE ELASTYCZNYH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

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

ELEMENTY KLUCZOWE DOBRYCH PRAKTYK

Taksówki na żądanie w dolinie Vall de Boi



System współdzielonych taksówek na żądanie został uruchomiony w odpowiedzi na decyzję Parku Narodowego Aigüestortes i Estany de Sant Maurici oraz Rządu Katalonii, o całkowitym zakazie wjazdu samochodów prywatnych na teren parku narodowego. Wprowadzone ograniczenie ruchu wpłynęło na potrzebę zapewnienia alternatywnego rozwiązania transportowego. Konieczne było wdrożenie rozwiązania, które byłoby wystarczająco wydajne, aby sprostać potrzebom ruchu turystycznego, ale jednocześnie musiało zapewnić pewien stopień kontroli nad dostępem do obszaru chronionego.

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

§

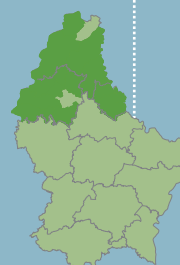
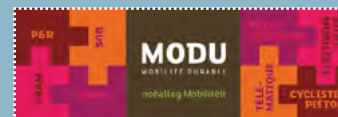
Zapewnienie wyłączności dla obsługi transportowej wskazanego obszaru zwiększa stabilność rozwiązania. Przewoźnicy mogą planować rozwój usługi w dłuższym horyzoncie czasowym.

FTS

SYSTEMY TRANSPORTU ELASTYCZNEGO W DOKUMENTACH STRATEGICZNYCH

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

GLOBALNA STRATEGIA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MODU



Luksemburg

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

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

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



ZARZĄDZANIE I ORGANIZACJA ELASTYCZNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH

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

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

DefiMobil w Deferegggen



Austria

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

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



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



WSPÓŁPRACA I KOORDYNACJA NA POSZCZEGÓLNYCH POZIOMACH

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

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

BalticBike.pl w Świnoujściu



Polska

System BalticBike.pl aktywnie współpracuje z niemiecką spółką UsedomRad, będącą operatorem sieci wypożyczalni rowerów bezobsługowych po stronie niemieckiej. Firmy, mimo podobnego profilu działania, nie konkurują ze sobą, lecz starają się łączyć swoją ofertę. Dzięki temu np. rowery systemu UsedomRad mogą być pozostawiane na stacjach BalticBike, z kolei system BalticBike wypożycza rowery elektryczne UsedomRad po stronie polskiej, testując możliwość ich wdrożenia na obszarze.

System współpracuje również z ośrodkami czasowymi i hotelami (promowanie oferty), natomiast w ramach współpracy z miastem i podległymi mu jednostkami negocjuje możliwość bezpłatnego, tam, gdzie to możliwe, postawienia stacji rowerowej (koszty realizacji stacji są po stronie BalticBike).



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



INSTRUMENTY FINANSOWANIA ORAZ PROGRAMY WSPIERAJĄCE FTS (FINANSOWANIE INICJUJĄCE)

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

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

FTS w miejscowości Byala



Bulgaria

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

Jego uruchomienie możliwe było dzięki wykorzystaniu przez gminę środków z Programu Operacyjnego „Rozwój regionalny” (OPRD). Program był elementem praktycznej realizacji Priorytetu 4 programu krajowego pod nazwą „Zrównoważony Rozwój Terytorialny”, zaś jego finansowanie pochodziło ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF). Od 2014 r. liczba odwiedzających miejscowość Byala wzrosła o ponad 10%, co może świadczyć o pośrednim wpływie wdrożonych rozwiązań transportowych.



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

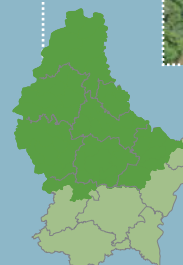


INSTRUMENTY FINANSOWANIA DŁUGOFALOWEGO I FINANSOWANIE OPERACYJNE FTS

- Świadczenie publicznych usług transportowych na obszarach o niskiej gęstości zaludnienia lub nieatrakcyjnych turystycznie jest nieopłacalne i stanowi znaczne obciążenie dla gmin. W takich obszarach systemy FTS są tańsze niż tradycyjne systemy transportu publicznego, ze względu na wyższą wydajność i lepszy stosunek kosztów do korzyści.
- W przypadku posiadanych przez gminy doświadczeń, związanych z nierentownością publicznych regularnych systemów transportowych, wprowadzenie nowego, nieznanego systemu transportowego stanowi duże ryzyko. Pozyskanie środków na uruchomienie i podtrzymanie inicjatywy (szczególnie przez okres pierwszych lat działania) pozwala na stopniowe pozyskiwanie pasażerów, daje bufor czasowy na optymalizację oraz pozwala podjąć odpowiednie działania promocyjne.
- Rzetelna analiza kosztów oraz dążenie do ich minimalizacji, szczególnie w okresie początkowym, pozwala na spokojne i merytoryczne modyfikowanie systemu pod kątem jego optymalnego dopasowania do grupy docelowej. Systemy FTS często wykonują zadania transportowe o wiele bardziej efektywnie i ekonomicznie w porównaniu do tradycyjnych systemów regularnych, ale gminy nie są zmotywowane do przeprowadzania analiz porównawczych w tym zakresie (dodatkowe koszty).
- Brak wypracowanego modelu finansowania długofalowego może sprawić, że gminy nie podejmą się realizacji FTS pomimo dostępu do istniejących programów finansowych, pozwalających na początkowe uruchomienie usługi (zakup pojazdów, systemów, realizacje inwestycyjne).

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

Bummelbus



Luksemburg

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

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



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



ZWIĘKSZANIE ŚWIADOMOŚCI I POLITYKA INFORMACYJNA W ODNIESIENIU DO FTS

- Zauważalna jest wciąż niska świadomość społeczna odnośnie systemów zrównoważonej mobilności (szczególnie systemów FTS). Jednak, jeśli systemy są znane i rozpoznawalne to ich postrzeganie jest zazwyczaj pozytywne.
- Promocja i działania edukacyjne zwiększają popularność i wzmacniają trwałość działających systemów transportu FTS, szczególnie przy wyraźnym powiązaniu ich z regionem (traktowanie rozwiązania jako „własnego”).
- Działania na rzecz podnoszenia poziomu świadomości mogą mieć różne skale i formy. Kluczowe jest jednak skierowanie ich do odpowiedniej grupy docelowej.
- Informacja o ofercie systemów transportu FTS na obszarach turystycznych powinna być ściśle łączona z informacją o dostępnej ofercie turystycznej, tak by minimalizować konieczność korzystania z transportu indywidualnego.
- Programy i działania edukacyjne dotyczące zrównoważonego transportu skierowane są głównie do dzieci i młodzieży (potencjalni przyszli użytkownicy). Brak jednak profesjonalnych i kompleksowych kampanii skierowanych do decydentów i osób odpowiedzialnych pośrednio za realizowanie polityk transportowych.
- Rozproszone i mało skuteczne systemy rozpowszechniania informacji o ofercie systemów FTS powinny zostać zastąpione przez ujednolicone platformy, zapewniające dostęp do informacji o ofercie transportowej wszystkim użytkownikom (wspólny standard). Ze względu na złożoność i skalę takiego przedsięwzięcia platformy tego typu powinny powstawać na szczeblu regionalnym.
- Jeśli wdrożone rozwiązanie zrównoważonej mobilności zaspokaja potrzeby zarówno mieszkańców jak i turystów, poziom jego akceptacji oraz świadomość społeczna rosną dynamicznie.

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

Pociąg z Lleida do La Pobla de Segur



Hiszpania

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

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



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



IDENTYFIKACJA POTRZEB, PARTYCYPACJA SPOŁECZNA ORAZ UŻYTECZNOŚĆ FTS

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

GOOD PRACTICE SUCCESS FACTOR

Nostalgiczny Pociąg w Koszycach



Słowacja

Inicjatywa Nostalgiczny pociąg realizowana jest w ramach działań obywatelskiego stowarzyszenia Koszycka Historyczna Kolej Dziecięca (Košická detská historická železnica - KDŽH), które w ramach ścisłej współpracy z Miastem Koszyce oraz podmiotami prywatnymi dąży do rewitalizacji historycznej infrastruktury kolejowej. Stowarzyszenie KDŽH organizuje przejazdy związane głównie z programami i projektami skierowanymi do dzieci i młodzieży (dzień Miasta Koszyce, szlaki historyczne, warsztaty garncarskie) oraz wydarzeniami kulturalnymi w ramach inicjatywy Nostalgiczny Pociąg.

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



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

PODSUMOWANIE REKOMENDACJI

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

POZIOM UE

Rekomendacje



Nacisk na integrację FTS w wytycznych dotyczących transportu i zrównoważonej mobilności (Biała Księga, Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Regionalne Plany Zrównoważonej Mobilności).



Promowanie działań mających na celu podniesienie świadomości w zakresie korzyści płynących ze stosowania rozwiązań FTS (np. poprzez wybór tematu dla Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności ściśle związanego z zastosowaniem FTS na obszarach wiejskich i turystycznych).

Grupy docelowe



Komisja Europejska,
Rada Unii Europejskiej



Komisja Europejska

POZIOM KRAJOWY

Rekomendacje



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



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



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

Grupy docelowe



Rząd / Ustawodawca,
Odpowiednie ministerstwa



Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa



Władze krajowe, podległe im jednostki i ministerstwa

POZIOM REGIONALNY

Rekomendacje



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



W strategiach i dokumentach dotyczących transportu należy uwzględniać zagadnienia dotyczące turystyki. Odpowiednio, dokumenty i koncepcje dotyczące rozwoju turystyki powinny odnosić się do kwestii transportu i zrównoważonej mobilności.



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



Ujęcie wdrażania i finansowania systemów FTS w regionalnych programach operacyjnych.

Grupy docelowe



Władze regionalne
i podległe im jednostki



Władze regionalne
i podległe im jednostki,
wydziały Transportu i Turystyki



Władze regionalne
i podległe im jednostki



Władze regionalne
i podległe im jednostki

POZIOM LOKALNY

Rekomendacje



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



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



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

Grupy docelowe



Władze lokalne
i podległe im jednostki



Władze lokalne
i podległe im jednostki



Władze lokalne
i podległe im jednostki

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



WIĘCEJ INFORMACJI O PROJEKCIE LAST MILE

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

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

LAST MILE
Interreg Europe

European Union
European Regional
Development Fund

ANALIZA REGIONALNA 1

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

Opracowanie:



ANALIZA REGIONALNA 2

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

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

ANALIZA REGIONALNA 3

„EWALUACJA DOBRCH PRAKTYK”

Opracowanie:



SYNTEZA

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

Opracowanie:



Wydawca

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

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

Opracowanie graficzne: RBGPWZ, Tonio, s.r.o.
*Prawa autorskie © LAST MILE, Wszelkie prawa
zastrzeżone.*

Sierpień 2018

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

Projekt LAST MILE finansowany jest w ramach program INTERREG EUROPA.

Całkowity budżet projektu: 1.607.720 €

Udział funduszy EFRR (INTERREG EUROPA): 1.346.442 €

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

Zdjęcia:

Okładka: © LAST MILE

Strona 4: © Unsplash

Strona 5: © RBGPWZ

Strona 12: © RBGPWZ, Roman Klementsitz

Strona 13: © Roman Klementsitz

Strona 14: © RBGPWZ

Strona 15: © RBGPWZ, Roman Klementsitz

Strona 18: © RBGPWZ

Strona 19: © Ministry for Sustainable
Development (Luxembourg)

Strona 20: © RBGPWZ

Strona 21: © RBGPWZ

Strona 22: © Naturpark Öwersauer

Strona 23: © Roman Klementsitz

Strona 24: © RBGPWZ

Strona 25: © Roman Klementsitz

Strona 30-31: © Project Partnership

Wszystkie fotografie chronione są prawami
autorskimi ich właścicieli.

Partnerzy projektu LAST MILE:



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



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

Lead Partner

Environment Agency Austria

Agnes Kurzweil, DI

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

E agnes.kurzweil@umweltbundesamt.at

Project Management

komobile w7

Christine Zehetgruber, DI

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

E lastmile@komobile.at