

Transport multimodalny w Programie INTERREG V-A Polska-Słowacja 2014-2020

Przedstawiamy Państwu materiał dotyczący zasad realizacji projektów w ramach celu szczegółowego osi priorytetowej II. „Zwiększenie dostępności transgranicznej obszaru pogranicza poprzez rozwój transportu multimodalnego” oraz przykłady projektów realizujących ten cel w innych programach INTERREG. Mamy nadzieję, że ułatwi on Państwu poruszanie się w zasadach programowych oraz przybliży działania jakie mogą zostać sfinansowane w ramach programu, a także podpowie, jak skorzystać z konsultacji w trakcie przygotowywania projektów. Przedstawione przykłady mogą stanowić inspirację do podnoszenia jakości własnych pomysłów i projektów.

Problematyka transportu multimodalnego jest skomplikowana, szczególnie na obszarze wsparcia programu Polska-Słowacja. Teren jest górzysty, słabo zaludniony w stosunku do innych regionów, z o wiele mniejszym zagęszczeniem większych miejscowości. Nie bez znaczenia pozostają także uwarunkowania prawne krajów sąsiadujących. To powoduje, że sieć transportowa oraz poziom usług przewozowych realizowanych przez transport publiczny na granicy polsko-słowackiej jest niski i stanowi jedną z najsłabszych stron pogranicza. Potwierdziła to przeprowadzona, dla obecnej perspektywy, analiza społeczno-gospodarcza. Głównym problemem jest mała liczba połączeń autobusowych i kolejowych, między krajami oraz brak infrastruktury umożliwiającej mieszkańcom i turystom wygodne podróżowanie różnymi środkami transportu publicznego. Wskazane problemy zdecydowały o zaangażowaniu się programu w tę problematykę. Celem programu jest stworzenie nowych transgranicznych usług zrównoważonego transportu oraz lepsze zintegrowanie dotychczasowych usług.

W analizie społeczno-gospodarczej obszaru wsparcia Programu (opracowana przed wdrożeniem Programu) stwierdzono, że transport odgrywa na polsko-słowackim pograniczu pierwszoplanową rolę. Jest on kluczowy dla zapewnienia dostępności oraz rozwoju obszaru, nie tylko pod względem gospodarczym, ale również społecznym. Ponadto analiza ta wskazuje, że niezwykle istotną kwestią dla mieszkańców i turystów jest transport publiczny. Mimo to, stan połączeń jest wciąż niezadowalający. Połączenia pomiędzy poszczególnymi miejscowościami są obsługiwane przez ok. 18 przedsiębiorstw przewozowych, w tym np. PKS Bielsko-Biała, PKS Krosno. Należy zaznaczyć, że znaczna część połączeń w obrębie regionów, podregionów i powiatów jest obsługiwana przez różnego rodzaju

przewoźników prywatnych. Po stronie słowackiej zapewnienie transportu publicznego jest jednym z zadań organów władzy na szczeblu regionalnym. W Prešovie działa 4 przewoźników SAD Prešov, SAD Humenne, SAD Poprad I SAD Karpaty Stara Lubovna, natomiast w Žilinie SAD Žilina I SAD LIORBUS Ruzomberok.

Program umożliwi realizację projektów w zakresie analizy lokalnego ruchu transgranicznego, która ułatwi, w projekcie lub już poza nim, podjęcie decyzji o możliwych alternatywach rozwoju transportu publicznego przez granicę. Szczegółowa analiza obszaru uwzględniająca aspekty prawne i społeczne oraz pogłębione wywiady z potencjalnymi wnioskodawcami, którzy posiadają kompetencje w tym obszarze i beneficjentami podobnych projektów, mogą odślonić możliwości rozwoju transportu publicznego, w tym multimodalnego, na polsko-słowackim obszarze wsparcia. Dlatego zachęcamy potencjalnych beneficjentów aktywnie działających w obrębie problematyki transportu publicznego lub zajmujących się tą dziedziną do zapoznania się z niniejszym opracowaniem i skorzystania z możliwości jakie daje Program Polska-Słowacja dofinansowania swoich przedsięwzięć w tym zakresie.

Zasady dotyczące celu szczegółowego „Zwiększenie dostępności transgranicznej obszaru pogranicza poprzez rozwój transportu multimodalnego”

Po pierwsze, ważne jest aby wszystkie działania realizowane w tej osi związane były z przekraczaniem granicy, a nie tylko dotyczyły podróżowania po obszarze wsparcia po jednej jej stronie.

Po drugie, realizacja działań powinna być oparta o realne, zdiagnozowane lokalne potrzeby komunikacyjne. Na etapie wnioskowania o dofinansowanie wymagany jest materiał uzupełniający sporządzony przez wnioskodawców, np. odpowiednie diagnozy, opracowania własne, analizy sektorowe obrazujące sytuację bazową połączeń komunikacyjnych obszaru, w którym planowana jest realizacja projektu (dla zatwierdzonego do realizacji projektu, koszty sporządzenia analiz mogą być kwalifikowalne w ramach kosztów przygotowawczych).

Po trzecie, projekty powinny mieć realne szanse na kontynuację lub rozwinięcie w postaci nowych inicjatyw po zakończeniu danego projektu.

Program stawia głównie na działania miękkie związane z:

- koordynacją rozkładów jazdy autobusów, pociągów, czy innych form transportu realizowanych przez przewoźników publicznych i prywatnych działających po obu stronach granicy, których efektem będzie np. skrócenie czasu oczekiwania na następne połączenie – pamiętać należy jednak o tym, że partnerzy prywatni nie mogą być beneficjentami Programu;

- dostarczaniem informacji o możliwości podróżowania przez granicę transportem publicznym, jak i prywatnym, dostarczaniem informacji o nowoutworzonych, bądź mało znanych połączeniach transgranicznych i ich promocja – dotyczy zarówno odpowiedniego oznakowania przystanków, jak też kampanii informacyjno-promocyjnych poświęconych tym połączeniom;
- drukiem różnego rodzaju materiałów informacyjnych, ulotek, map informujących o możliwości podróżowania przez granicę, zmianie istniejących tras połączeń i powstaniu nowych, itd.;
- stworzeniem portali, aplikacji internetowych ułatwiających podróżowanie po polsko-słowackim pograniczu (wyszukiwarki połączeń), ale również mających charakter informacyjny; portale i aplikacje powinny w sposób kompleksowy informować o możliwości poruszania się różnymi środkami transportu po obszarze objętym projektem, jak również zawierać praktyczne porady dla podróżujących, np. informować o różnicach w prawie, konsekwencjach w korzystaniu z transportu drogowego, kolejowego, etc. Stworzeniem wspólnych biletów na komunikację publiczną działającą przez granicę, możliwe jest również stworzenie biletomatów na taką komunikację; wspólne bilety zakupiony na komunikację publiczną po polskiej stronie zachowa ważność w komunikacji publicznej po stronie słowackiej,
- zapewnieniem „centrów obsługi i informacji dla pasażerów” podróżujących przez granicę, gdzie pasażer ma możliwość uzyskania informacji w jaki sposób podróżować przez granicę, jak ją zaplanować, jakie są alternatywy w dotarciu do celu po drugiej stronie granicy;
- analizą lokalnego ruchu transgranicznego ułatwiającego podjęcie decyzji o możliwych alternatywach rozwoju transportu publicznego przez granicę (dotyczy zarówno najbardziej opłacalnych szlaków komunikacyjnych, środków transportu pasażerskiego, jak i przewoźników). Mogą one też być głównym tematem projektu – dla tak stworzonych analiz możliwe jest dofinansowanie w ramach projektu pilotażowego;
- dofinansowanie działań inwestycyjnych, np. polegających na budowie miejsc parkingowych zintegrowanych z miejscami przesiadkowymi publicznej sieci transportowej w celu dotarcia do konkretnego miejsca w kraju partnerskim.

Uwaga, co do zasady Program nie przewiduje możliwości finansowania kosztów transportu publicznego, np. dofinansowania dla właścicieli środków transportu, zakupu środków transportu. W tym przypadku rozważyć należy raczej wynajem lub leasing.

Decydując się na określone wyżej działania należy wziąć pod uwagę i przeanalizować możliwość wystąpienia pomocy publicznej w projekcie, ponieważ jest to sektor usług transportowych i może wiązać się z osiąganiem przychodów. W przypadku pomocy de minimis pamiętać trzeba również o dodatkowych limitach dla tego typu działań.

Partnerami projektu mogą być w szczególności:

- organy administracji rządowej i samorządowej, ich związki i stowarzyszenia;
- jednostki ustanowione przez państwo lub samorząd w celu zapewnienia usług publicznych;
- organizacje pozarządowe non-profit;
- EUWT;
- jednostki naukowe.

Pełny katalog beneficjentów, którzy mogą ubiegać się o dofinansowanie projektów w ramach Programu jest dostępny tutaj /[załącznik nr 1 do podręcznika beneficjanta](#)/

Grupy docelowe:

- mieszkańcy obszaru wsparcia;
- osoby spoza obszaru – turyści, inne osoby przebywające tymczasowo na obszarze pogranicza;

Maksymalny okres realizacji projektu: 36 miesięcy

Minimalna wartość dofinansowania: 200 tys. euro

Maksymalna wartość dofinansowania: 3 mln euro

Konsultacje ze Wspólnym Sekretariatem Technicznym i Regionalnymi Punktami Kontaktowymi

Istnieje możliwość skonsultowania koncepcji projektu ze Wspólnym Sekretariatem Technicznym i Regionalnymi Punktami Kontaktowymi w każdym regionie objętym Programem ([znajdź Regionalny Punkt Kontaktowy](#)). Konsultacje z Sekretariatem można prowadzić e-mailowo (poprzez [formularz zgłoszeniowy](#) i adres e-mail kontakt@plsk.eu) lub spotkać się z nami bezpośrednio. Konsultacje odbywają się według wcześniej wyznaczonych terminów. Dlatego uprzejmie prosimy o planowanie wizyt z wyprzedzeniem.

W ramach konsultacji skupiamy się na projekcie jako całości. Nie ma możliwości stwierdzenia kwalifikowalności poszczególnych zadań bez szerszego kontekstu. Projekt musi być logiczny, spójny oraz odpowiadający potrzebom obszaru wsparcia Programu.

Przed konsultacją rekomendujemy przygotowanie zarysu projektu zawierającego co najmniej poniższe elementy:

- określenie celu na podstawie zidentyfikowanych potrzeb pogranicza,
- utworzenie partnerstwa, ewentualnie kontynuowanie współpracy partnerskiej,
- określenie zadań, które przyczynią się do osiągnięcia celu i wskaźników programu,
- przedstawienie planowanego transgranicznego efektu.

Przedstawienie powyższego zarysu ułatwi proces konsultacji oraz wzajemne zrozumienie.

Dla rozważających dopiero po raz pierwszy skorzystanie z możliwości jaką daje współpraca transgraniczna doskonałą okazją będą spotkania informacyjne organizowane przez Regionalne Punkty Kontaktowe. W trakcie tych spotkań będzie można uzyskać najistotniejsze założenia programu, zasady współpracy, poznać wskazówki jak przygotować dobry projekt. Będzie to też niewątpliwa okazja do poznania osób zainteresowanych tematem oraz podzieleniem się doświadczeniem, spostrzeżeniami, problemami. Wspólne dyskusje mogą pomóc w wypracowaniu nowych rozwiązań. Szczegółowe informacje dotyczące terminów spotkań dostępne są na stronie internetowej programu oraz na stronach internetowych Regionalnych Punktów Kontaktowych.

Chcielibyśmy zwrócić Państwa szczególną uwagę na Program oraz Podręcznik beneficjenta, w których znajdziecie Państwo istotnie informacje dotyczące partnerstwa, transgraniczności, wartości dodanej projektu oraz rekomendacje w zakresie prac nad projektem.

Należy jednak podkreślić, że pozytywna lub negatywna opinia WST lub RPK w trakcie konsultacji pomysłu na projekt nie przesądza o jego wyborze czy odrzuceniu przez Komitet Monitorujący Programu. Ma ona bowiem charakter pomocniczy, zaś decyzja o wyborze projektu do dofinansowania stanowi kompetencję Komitetu Monitorującego.

Jeśli mają Państwo pomysł na projekt wpisujący się w założenia programu, ale szukacie partnera/partnerów do jego realizacji prosimy o wypełnienie formularza współpracy i przesłanie go zarówno do Wspólnego Sekretariatu Technicznego jak i Regionalnych Punktów Kontaktowych. Wypełnienie formularza współpracy w dwóch językach: języku polskim i języku słowackim ułatwi kojarzenie partnerów.

Projekty z dziedziny transportu multimodalnego realizowane w innych programach INTERREG, które mogą być inspiracją dla wnioskodawców planujących realizować projekty w Programie Polska-Słowacja

Przykład 1

1. Cel projektu

Celem projektu jest uczynienie obszarów peryferyjnych w regionach przygranicznych bardziej dostępnymi poprzez poprawę połączeń transportu publicznego (kolejowe, alternatywnie autobusowe) i ich połączenia z najbliższymi węzłami sieci TEN-T za granicą.

2. Jakie są działania w projekcie

Projekt składa się z trzech elementów:

- a) ulepszenie zarządzania,
- b) wspólne planowanie,
- c) wdrażanie efektów projektu w życie (część operacyjna).

Zidentyfikowano, że trzeba:

- wzmocnić profesjonalną współpracę międzyresortową i między departamentami i regionami, by poprawić i ułatwić proces podejmowania decyzji i kształtowania polityki między regionami transgranicznymi;
- opracować wytyczne oraz wspólny plan działań w zakresie obejmującym ustanowienie Komitetu Sterującego dla regionów transgranicznych w regionach peryferyjnych daleko od sieci TEN-T;
- ujednoczyć wymogi dotyczące kwestii transportu w poszczególnych regionach pogranicza pomiędzy krajami, np. wykorzystanie pociągów w obszarze przygranicznym, pozwoleń na prowadzenie działalności przewozowej w drugim państwie.

Projekt zakłada kolejno:

- 1) przegląd istniejących podmiotów zaangażowanych w politykę transportową i świadczenie usług mających wpływ na połączenia w obszarze przygranicznym, w tym stworzenie listy osób, które będą zapraszane na warsztaty, szkolenia (decydenci, eksperci);
- 2) zorganizowanie szkoleń, warsztatów we współpracy z innymi obszarami peryferyjnymi w wyniku czego uzyska się sieć współpracy między regionami;
- 3) opracowanie wspólnego planu działań uszczegóławiającego sposoby likwidowania barier, w tym wskazującego na instytucyjne, organizacyjne i techniczne czynności, które mogą poprawić transport publiczny na obszarze pogranicza oraz opisanie ram wspólnego działania;
- 4) wskazanie wypracowanych możliwości poprawy funkcjonowania transportu, w tym wskazanie minimum 2 wariantów finansowania wraz ze szczegółowymi uwarunkowaniami organizacyjno-technicznymi;
- 5) analiza i ewaluacja istniejących połączeń, które miałyby być usprawnione oraz realizacja programu pilotażowego, zakłada się tu m.in. zidentyfikowanie stanu aktualnych wybranych połączeń, rozkładów jazdy, taryf, pozwoleń, wymagań, popytu na usługi, analizy potrzeb mieszkańców, stanu ruchu turystycznego;
- 6) opracowanie wspólnego planu działań na przyszłość.

3. Czas realizacji , budżet, partnerstwo

Projekt jest realizowany przez wielu partnerów pochodzących z 5 krajów, stąd czas przewidziany na jego realizację jest stosunkowo długi i wynosi 36 miesięcy. Również budżet odzwierciedla skalę projektu – całkowita wartość projektu wynosi 2,4 mln euro.

Partnerzy reprezentują m.in.:

- władze centralne, regionalne i lokalne;
- spółkę z o.o. założoną przez władze regionalne (działająca w obszarze transportu) na zasadzie świadczenia usług publicznych;
- agencję rozwoju regionalnego;
- centrum badawcze akademii nauk;
- stowarzyszenie realizujące przewozy turystyczne kolejką wąskotorową w regionie i zajmujące się promocją przewozów koleją.

4. Wskaźniki

W projekcie podejmowane są działania zmierzające do realizacji następujących założonych wskaźników.

1. Liczba strategii oraz planów działania opracowanych lub zrealizowanych na rzecz poprawy regionalnego transportu pasażerskiego (zakładana wartość wskaźnika 4 – jako strategię/ plan działania przyjmuje się dokument).
2. Ilość narzędzi lub usług opracowanych lub zrealizowanych na rzecz poprawy regionalnego transportu pasażerskiego (zakładana wartość wskaźnika 7 – przykłady narzędzi: spis instytucji i osób jakie zajmują się transportem, wypracowanie dwóch wariantów wspólnego finansowania inwestycji).
3. Liczba działań pilotażowych wdrożonych w celu poprawy regionalnego transportu pasażerskiego (zakładana wartość wskaźnika 11 - projekt ma różne etapy, zakładane do osiągnięcia działania pilotażowe przypisano do poszczególnych etapów i stąd wyodrębniono jako działania pilotażowe np.: ewaluację i dopasowanie istniejącego połączenia między miejscowościami A i B, plan nowego połączenia kolejowego między miejscowościami C i D, studium nad przyszłym przebiegiem linii autobusowej między miejscowościami F i G, rozwój i planowanie centrum przesiadkowego w miejscowości X, badania nad unowocześnieniem w przyszłości linii kolejowej miejscowościami K i L).
4. Liczba szkoleń realizowanych na rzecz poprawy regionalnego transportu pasażerskiego (zakładana wartość wskaźnika 2 – jako produkt tego działania przyjęto przeprowadzenie szkoleń/seminariów we współpracy z innymi regionami dla osób kształtujących politykę w dziedzinie transportu, decydentów i ekspertów)

Przykład 2

PROJEKT/ PROGRAM: Mobilność na obszarach wiejskich w europejskich regionach dotkniętych zmianami demograficznymi / Program dla Europy Środkowej 2014-2020

AKRONIM: RUMOBIL

1. Cel projektu

- 1) Celem projektu jest wspieranie współpracy ponadnarodowej między władzami publicznymi a ich podmiotami transportowymi poprzez: stworzenie platformy wymiany wiedzy,
- 2) umożliwienie generowania pomysłów poprzez uruchamianie pilotażowych zastosowań najnowocześniejszych narzędzi i rozwiązań,
- 3) dokonanie przeglądu polityki transportowej w celu lepszego zaspokojenia zmieniających się potrzeb w zakresie mobilności.

Dzięki projektowi powstaną innowacyjne rozwiązania transportowe (m.in. systemy IT), które zmniejszą uzależnienie mobilności od indywidualnych środków transportu na rzecz środków transportu publicznego, na terenach obszarów wiejskich szczególnie dotkniętych zmianami demograficznymi.

2. Działania w projekcie

Działania:

- 1) działania pilotażowe - opracowanie strategii (różne aspekty polityki transportowej i prognozy zmiany zapotrzebowania na transport publiczny w nadchodzących latach) i przygotowanie do podjęcia decyzji politycznych w ośmiu regionach partnerskich poprzez poprawę ich planów transportowych,
- 2) sprawdzenie szeregu innowacyjnych zastosowań/narzędzi¹ w okresie od 12 do 18 miesięcy (by dowiedzieć się w jaki sposób słabo zaludnione obszary peryferyjne mogą być lepiej powiązane z węzłami transportu),

¹ Zadaniem partnera polskiego (woj. mazowieckie) jest przeprowadzenie pilotażowego projektu polegającego na wyposażeniu autobusów szynowych własności województwa, które są eksploatowane przez Koleje Mazowieckie w odbiorniki satelitarnego sygnału GPS, poruszające się na linii Nasielsk-Sierpc oraz Kutno-Płock. W ten sposób możliwe jest pozyskanie dokładnych informacji o lokalizacji pociągów, potencjalnych opóźnieniach oraz innych możliwych do wygenerowania za pośrednictwem urządzeń transmitujących danych. Zebrane informacje, po przetworzeniu, będą udostępnione drogą elektroniczną za pośrednictwem programu

- 3) stworzenie sieci współpracy umożliwiającej rozwiązania oparte na:
 - wspólnie przeanalizowanych dobrych praktykach²,
 - połączonej wiedzy partnerów i zainteresowanych stron,
 - uczenia się od projektów pilotażowych oraz
 - nowych pomysłów³,
- 4) działania informacyjno-promocyjne mają na celu uzyskanie politycznego poparcia dla zmiany polityki transportowej i przyjęcia strategii dla obszaru wykraczającego poza pojedyncze regiony partnerskie,
- 5) aktywności w projekcie odbędą się w formie wizyt na miejscu, warsztatów ponadnarodowych i analizy w siedzibach instytucji badawczych uczestniczących w programie.

3. Czas realizacji , budżet, partnerstwo

Projekt jest realizowany przez 13 partnerów z 7 krajów Europy Środkowej. Czas trwania projektu wynosi 36 miesięcy. Całkowita wartość projektu to 2,7 mln EUR.

Partnerzy reprezentują m.in:

- władze centralne, regionalne i lokalne
- spółki realizujące transport publiczny w regionach
- instytucje badawcze

komputerowego (aplikacji), który każdy zainteresowany (pasażer) będzie mógł zainstalować na swoim urządzeniu mobilnym (smartfon, tablet itp.). Dla pasażerów, którzy nie posługują się takimi urządzeniami zostaną zainstalowane elektroniczne kioski informacyjne.

² W ramach projektu odbyła się wizyta w Genui (miasto portowe i górskie ukształtowanie terenu, lokalizacja u podnóża Apeninów) gdzie można poruszać się za pomocą wielu środków transportu publicznego: trolejbusów, autobusów, poziomych i pionowych wyciągów publicznych, kolejek linowych i kolei zębatych, tradycyjnych kolei i małych autobusów na obszarach peryferyjnych. Ponadto, miasto oferuje: tradycyjne połączenia ze stałymi rozkładami jazdy i przystankami realizowane za pomocą małych busów oraz tzw. usługi taxi bus, które są uruchamiane po zarezerwowaniu przez minimum jedną osobę ze stałymi przystankami i rozkładem jazdy realizowane za pomocą taksówek w ramach taryfy komunikacji miejskiej. Oferta komunikacji jest uzupełniona przez tzw. „drinbus” czyli mini autobusy na żądanie, których trasa jest realizowana w oparciu o zamówienie, jednak z zastosowaniem obowiązujących przystanków komunikacji miejskiej.

³ W Meißen, Saksonia, Niemcy wprowadzono pilotażowy program mający zapewnić transport na obszarach peryferyjnych, który nazywa się “The Citizen Busses”. Do realizacji przewozów wykorzystywane są małe busy (8 siedzeń) kierowane przez wolontariuszy ze stowarzyszenia mieszkańców, na stałej trasie, ze stałymi rozkładami jazdy, jeszcze w tym roku projekt umożliwi wprowadzenie pilotażowego programu RUMOBIL, podobnych usług realizowanego przez publicznego dostawcę usług.

4. Wskaźniki

W projekcie zostaną zrealizowane wskaźniki m.in.:

- 1) Liczba strategii oraz planów działania opracowanych lub zrealizowanych na rzecz poprawy regionalnego transportu pasażerskiego (zakładana wartość wskaźnika: 8 strategii lokalnych i 1 strategia wspólna ponadnarodowa, zawierająca rekomendacje co do poprawy transportu na obszarach peryferyjnych),
- 2) Liczba działań pilotażowych wdrożonych w celu poprawy regionalnego transportu pasażerskiego (zakładana wartość wskaźnika 8).

Przykład 3

PROJEKT/PROGRAM: Zrównoważona mobilność i turystyka na obszarach wrażliwych w Alpach i Karpatach / Program Europa Południowo-Wschodnia 2007-2013

AKRONIM: ACCESS2MOUNTAIN

1. Cele i zakładane rezultaty projektu

Projekt ma na celu osiągnięcie trwałej, przyjaznej dla środowiska turystyki, a także zapewnienie dostępności i połączenia ze szczególnie wrażliwymi regionami Alp i Karpat.

Projekt zakłada badanie możliwości zwiększenia dostępności do terenów górskich oraz połączeń pomiędzy obszarami górskimi za pomocą alternatywnych środków transportu zrównoważonego, służących środowisku naturalnemu.

Cele szczegółowe to:

- a) podniesienie świadomości i rozwój zdolności rozwiązywania problemów związanych z mobilnością górską, jak również tworzenie programów mobilności w rejonach górskich na różnych poziomach;
- b) rozwijanie w regionach górskich turystyki poprzez konkurencyjne małe kolejki oraz transport intermodalny skierowany na rozwój ruchu turystycznego;
- c) wzmocnienie regionów peryferyjnych poprzez: innowacyjne oferty turystyczne, zwiększenie dostępności, nowe inwestycje;
- d) poprawa stanu środowiska naturalnego, zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń;

- e) wzmocnienie dialogu na szczeblu międzynarodowym oraz unijnym, opracowanie nowych zasad dla Karpat oraz zwiększenie roli Konwencji Karpackiej dla wzmocnienia strategicznej współpracy m. regionami Alp i Karpat.

Zakładane rezultaty projektu obejmują:

- a) wymianę dobrych praktyk dot. ruchu kolejowego i zrównoważonego transportu multimodalnego w regionach turystycznych;
- b) badania nad możliwością funkcjonowania intermodalnych, nowych ofert i usług biletowych, nowych zintegrowanych pakietów transportowo-turystycznych w regionach;
- c) wypracowanie miękkich środków zarządzania mobilnością;
- d) rozwój strategii komunikacji, marketingu oraz działań na rzecz podnoszenia świadomości w obszarze zrównoważonej turystyki i mobilności;
- e) wypracowanie strategii wsparcia dla Protokołu o Zrównoważonym Transporcie Konwencji Karpackiej.

2. Czas realizacji , budżet, partnerstwo

Projekt jest realizowany przez 30 partnerów z 17 krajów z obszarów alpejskich i karpackich. Czas projektu wynosi 36 miesięcy. Całkowita wartość projektu to 2,2 mln.

Partnerzy reprezentują m.in.:

- władze centralne, regionalne i lokalne,
- spółki realizujące transport publiczny w regionach,
- instytucje badawcze, szkoły wyższe,
- fundacje i stowarzyszenia działające w obszarze turystyki i transportu.

Na uwagę zasługuje udział polskich (Rzeszowska Regionalna Agencja Rozwoju, Ministerstwo Środowiska, Ministerstwo Infrastruktury) i słowackich (Regionalna Agencja Rozwoju Kosice, Regionalna Agencja Rozwoju Svidnik, Ministerstwo Środowiska) partnerów.

3. Projekt w poszczególnych etapach wygenerował różne produkty, które dotyczyły następujących dziedzin:

- a) Analizy i modele przepływu ruchu:
 - Badanie przepływu ruchu i możliwe rozwiązania w Serbii Wschodniej;

- Badania przepływu ruchu i możliwych rozwiązań w okręgu Maramureș i północnej części Karpat Wschodnich (Rumunia);
- Analiza regionalnych danych dotyczących transportu i środowiska - region podkarpacki (Polska) i region Preszów (Słowacja).

b) Koleje w turystyce:

- Końcowa synteza w dziedzinie Kolei Regionalnych w Turystyce – zbiór dobrych praktyk;
- Zbiór najlepszych praktyk i zalecenia dotyczące regionalnych i wąskotorowych tras kolejowych w turystyce – Sprawozdanie i przedstawienie głównych ustaleń i zaleceń;
- Regionalny wykaz istniejących/obsługiwanych i porzuconych linii kolejowych w regionie Koszyce oraz obszarze północnych Węgier;
- Wąskotorowe trasy kolejowe na Podkarpaciu (Polska) i regionie preszowskim (Słowacja);
- Możliwości integracji istniejących linii kolejowych wąskotorowych, tradycyjnych linii kolejowych i alternatywnych tras transportowych w polsko-słowackim pograniczu.

c) Transport multimodalny w turystyce:

- Raport końcowy w dziedzinie transportu multimodalnego w turystyce – zbiór najlepszych praktyk w dziedzinie transportu multimodalnego ([link](#));
- Studium wykonalności transgranicznych tras intermodalnych w regionie Północnych Węgier i słowackich Koszyc ([link](#)).

d) Wzmacnianie świadomości i integracja zainteresowanych stron:

- Raport końcowy projektu;
- Maramureș. Radość na dwóch kołach (brozura dla rowerzystów w Maramureș)
- Brozura dotycząca know-how w zakresie podnoszenia świadomości i szkolenia - transport multimodalny i koleje w regionach górskich
- Regionalna strategia komunikacji Gesäuse.

Ww. [raporty](#) dostępne są [na stronie projektu](#).

Przykład 4

Projekt dotyczący maksymalizowania mobilności i dostępności usług w regionach dotkniętych zmianami demograficznymi.

1. Tło i cele projektu:

Ze względu na zmiany demograficzne (starzenie społeczeństwa oraz odpływ z obszarów wiejskich do obszarów zurbanizowanych) oraz ograniczone środki przeznaczone na usługi publiczne, dostęp do tych usług dla mieszkańców na terenach nisko zurbanizowanych, dla osób z różnych względów marginalizowanych, jest niewystarczający. Władzom regionalnym trudno jest zapewnić dla pewnej części społeczeństwa dostęp do usług publicznych, które często są świadczone w centrach miast. Jednocześnie trudno utrzymać ich finansowanie na obszarze rzadko zaludnionych peryferii. Projekt prezentuje rozwiązanie tego rodzaju problemów – powstanie ośrodków mobilności, które będą świadczyć usługi mobilności.

Cele projektu to:

- przetestowanie ośrodków mobilności jako narzędzi umożliwiających lepszą koordynację usług w obrębie regionu,
- udowodnienie, że ośrodki mobilności mogą przyczynić się do znacznego obniżenia kosztów usług m.in. transportowych poprzez integrację różnych rozwiązań w zakresie mobilności oraz poprzez połączenie zasobów (pochodzących z różnych źródeł: władz publicznych, osób fizycznych i świadczeniodawców usług),
- znalezienie i wdrożenie długofalowych koncepcji działania i skutecznych struktur zarządzania, by zapewnić finansowanie ośrodków mobilności również po zakończeniu projektu,
- podniesienie zdolności instytucjonalnych regionalnych i lokalnych podmiotów zajmujących się świadczeniem usług na rzecz społeczności, w tym usług transportowych,
- upowszechnienie wiedzy na temat innowacyjnych i efektywnych ekonomicznie rozwiązań transportowych (takich jak np.: „mobilność jako usługa”, udostępnianie samochodów lub transport na żądanie) dostępnych dla obszarów wiejskich i odległych, które zwykle pozostają w tyle, w zdobywaniu nowoczesnych rozwiązań.

2. Działania

Projekt ma usystematyzowane działania połączone w następujące komponenty:

- 1) stworzenie części analitycznej nt. mobilności na obszarach wiejskich i rozwiązań w zakresie dostępności – w wyniku tego działania powstanie szereg opracowań obejmujących m.in.:
 - a. mapy regionów wraz z informacjami nt. czasu dojazdu, świadczonych usług,
 - b. spis innowacyjnych usług w zakresie mobilności, które funkcjonują w regionie jak i poza nim oraz inspiracji z zakresu mobilnych rozwiązań na obszarach wiejskich,
 - c. ogólne studium funkcjonowania ośrodków mobilności zawierające uwarunkowania organizacyjne,
 - d. studium regionalne uwzględniające aspekty prawne, ekonomiczne i socjokulturowe w regionie, w obrębie którego miałyby funkcjonować ośrodki mobilności,
 - e. ewaluację efektywności kosztowej ośrodków mobilności.
- 2) utworzenie ośrodków mobilności na szczeblu regionalnym i lokalnym, którego efektem będzie powstanie koncepcji działania każdego z ośrodków.

Zakłada się, że ważnym efektem tego działania będzie, oprócz opracowania koncepcji funkcjonowania i fizycznego założenia każdego z ośrodków, także zapewnienie zaangażowania kluczowych podmiotów w działalność ośrodków oraz długookresowa strategia finansowania ośrodków po zakończeniu projektu.

- 3) pilotażowe wprowadzenie przez ośrodki mobilności innowacyjnych usług. Będzie to zapewnione poprzez przyporządkowanie z jednej strony usług (zidentyfikowanych jako pożądane), wzorców mobilności i potrzeb do stojącej po drugiej stronie oferty świadczeniodawców usług. Jako działania pilotażowe w ośrodkach mobilności zostaną wprowadzone tzw. usługi w zakresie mobilności m.in.:
 - a. łączenie kierowców, którzy mają w samochodzie wolne miejsca z osobami chcącymi podróżować w danym kierunku na obszarach wiejskich;
 - b. dzielenie floty samochodowej.

Jako zobowiązanie uczestników projektu podjęli się oni monitorowania odbioru usług świadczonych za pośrednictwem ośrodków mobilności.

- 4) budowanie zdolności instytucjonalnej podmiotów w zakresie wprowadzania innowacyjnych i zrównoważonych rozwiązań w zakresie mobilności na obszarach wiejskich.

Działania tego komponentu adresowane będą zarówno do partnerów projektu, jak i do szerokiej publiczności, ze względu na to, że przewiduje się w nich opracowanie i udostępnienie materiałów analitycznych i opracowań w tym temacie. Zostanie to osiągnięte poprzez:

- a. organizację seminariów w temacie mobilności na wsi,
 - b. udostępnienie bazy wiedzy na temat innowacyjnych rozwiązań z zakresu mobilności, uwzględniającej doświadczenia międzynarodowe,
 - c. opracowanie podręcznika umożliwiającego podjęcie przez społeczności lokalne działań na rzecz samoorganizacji w zakresie zapewnienia zaspokojenia potrzeb w zakresie mobilności („podręcznik samoorganizacji w zakresie mobilności”),
 - d. stworzenie wytycznych dotyczących przyszłego kształtowania polityki i planowania w dziedzinie mobilności i dostępności obszarów wiejskich,
 - e. kompendium zbierające doświadczenia w zakresie mobilności na obszarach wiejskich.
- 5) działania związane z administrowaniem, zarządzaniem i koordynacją pracy partnerów a także udział poszczególnych partnerów w konferencjach i targach oraz dzielenie się doświadczeniami.

3. Czas realizacji, budżet, partnerstwo

1. Czas realizacji 36 miesięcy.
2. Dofinansowanie z UE: 2,7 mln EUR
3. Partnerstwo:
 - a. Władze lokalne i regionalne – będą odpowiedzialne za ustanowienie centrum mobilności i będą realizować programy pilotażowe mobilności,
 - b. Organizacja typu „pomocowego” (zajmująca się świadczeniem usług społecznych), której status prawny określony jest jako „podmiot reprezentujący grupy zainteresowania i organizacje non profit”,
 - c. Praktycy np. w dziedzinie transportu - będą świadczyć usługi,
 - d. Przedstawiciele świata akademickiego i sieci konsultantów będą świadczyć usługi w zakresie opracowań i badań a także ewaluacji i raportów oraz propagowania wypracowanych rozwiązań,
 - e. Władze szczebla centralnego zaangażują się w zakresie nakreślenia niezbędnych uwarunkowań prawnych.

4. Efekty

Projekt przyniesie podniesienie zdolności instytucjonalnej podmiotów lokalnych i regionalnych w zakresie likwidowania barier w dotarciu do usług publicznych przez część społeczeństwa (przede wszystkim osoby starsze, dzieci, osoby zamieszkujące obszary wiejskie i oddalone) oraz kwestii ich ograniczonej mobilności. Rezultaty projektu, którymi jak się zakłada będą innowacyjne usługi mobilności świadczone za pomocą regionalnych ośrodków mobilności, zostaną również

rozpropagowane w postaci kilku opracowań dostępnych dla innych regionów chcących skorzystać z rozwiązań wypracowanych w projekcie. Projekt ma ambicje znaleźć odpowiedź na pytanie jak zapewnić zrównoważone i trwałe funkcjonowanie synergii pomiędzy prywatnymi i publicznymi świadczeniodawcami usług a ich odbiorcami oraz odpowiedzialnymi władzami.

Jednym z najistotniejszych efektów projektu będzie powstanie 9 zróżnicowanych regionalnie **ośrodków mobilności (OM)** - łączących oferowane dotychczas w danym regionie usługi z nową jakością zarządzania. Będą one pełnić rolę bazy wiedzy na temat dostępnych usług oraz miejsc gdzie wdrażane będą pilotażowe działania.

Powstanie ośrodków mobilności ma na celu:

- a. wzmocnienie zdolności zarządzania w sektorze transportu publicznego poprzez stworzenie oferty narzędzi przeznaczonych do tego celu, zarówno cyfrowych jak i nie cyfrowych, np. systemów informatycznych udostępnianych mieszkańcom,
- b. stworzenie platformy dla łączenia publicznych i prywatnych świadczeniodawców i świadczeniobiorców usług transportowych,
- c. umożliwienie współpracy organizacjom prywatnymi i państwowym z sektora transportu.

Ponadto:

1. OM będą się różnić zarówno ze względu na lokalizację, zasięg (szczebel lokalny lub regionalny), formę prawną podmiotu zakładającego (podmiot lokalny, regionalny, NGO, władza publiczna, czy dostawca usług transportowych w regionie), jak i przedmiotowo (w zależności od charakterystyki problemów regionu na jakie potrzeby odpowiadają te ośrodki).
2. OM będą miały okazję wymiany wiedzy, sprawdzania i ewaluacji różnych rozwiązań i koncepcji funkcjonowania, wnioski będą przekazywane między regionami.
3. Wstępnie przewiduje się:
 - OM świadczące usługi społeczne (w zakresie opieki nad osobami starszymi, opieki nad dziećmi),
 - OM integrujące istniejące opcje mobilności w regionie z pilotażowymi możliwościami, takimi jak transport na żądanie lub system rowerowy w celu poprawy dostępu do rozproszonych przystanków autobusowych,
 - OM pełniący rolę ośrodka koordynacji informacji o mobilności na obszarach wiejskich z infrastrukturą dostępu wielokanałowego (strona internetowa, linia serwisowa, biuro), zarządzające danymi i informacjami poprzez systemy cyfrowe i nie cyfrowe oraz integrujące różne opcje mobilności, np.: wspólne taksówki,
 - OM, które zwiększy integrację usług transportowych opieki zdrowotnej i opieki społecznej w regionie,

- OM będące wirtualną platformą rynkową dla dostawców usług mobilnych i osób potrzebujących usług, poprzez oferowanie aplikacji na telefony komórkowe lub tablety, które pomogą prywatnie organizować usługi związane z mobilnością między obywatelami.

OM w Powiecie Bielsko-Bialskim będzie wspólnym podmiotem powiatu i gmin, które połączy przewoźników i pasażerów dostosowujących publiczny transport do oczekiwań mieszkańców. Będzie to platforma informacyjna (witryna/aplikacja) dla planowych usług transportowych, ale OM stworzy również ramy dla usług transportowych na żądanie i dzielenia się samochodami terenowymi.

Inne przykłady

Poza powyższymi przykładami projektów wdrażanych w ramach programów Interreg można również wymienić projekt z bardziej globalnym i strategicznym podejściem. Jednym z nich jest Cross Border Network realizowany w ramach programu INTERREG V-A Brandenburgia-Polska 2014–2020 ([link](#) – polscy partnerzy, to: Miasto Frankfurt nad Odrą, Centrum Transportu Towarów we Frankfurcie nad Odrą, Powiat Słubicki i Gmina Słubice, Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, Polska Izba Cła Logistyki i Spedycji, Uniwersytet Europejski Viadrina we Frankfurcie Nad Odrą) jako przykład inwestycyjnego projektu kompleksowego uwzględniającego także transport osobowy.

Natomiast przykładem organizacji stworzonej na potrzeby wypracowania i wdrażania optymalnego porozumienia w sprawie opracowania ofert regionalnej komunikacji zbiorowej w regionie Górne Łużyce i Dolny Śląsk w zakresie kolei, linii tramwajowych i autobusowych jest związek powiatów ZVON ([link](#) – jednym z licznych polskich partnerów jest Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego). Organizacja realizuje wiele projektów mających na celu integrację Europy, a w szczególności Regionu Euro-Nysa. Związek opracowuje transgraniczne oferty przewozowe, dysponuje specjalną ofertą taryfową. Odkrywanie i wykorzystanie skrywanego potencjału regionów ma jeszcze bardziej uatrakcyjnić transgraniczną ofertę regionalnego transportu pasażerskiego. Dlatego angażują się w wiele [projektów unijnych](#) (jako partner wiodący lub partner projektu).

Odpowiedni potencjał do realizacji różnego typu przedsięwzięć transgranicznych posiadają także EUWT. Wykorzystanie Europejskich Ugrupowań Współpracy Terytorialnej w kontekście transportu publicznego było przedmiotem badania przeprowadzonego przez Marcina Krzymuskiego pn. „Potencjał EUWT w publicznym transporcie zbiorowym w strefie transgranicznej”. W pracy tej autor m.in. wskazuje rozwiązania dla zidentyfikowanych problemów prawnych, opisuje możliwości przewyciężenia asymetrii kompetencji, organizacji wspólnych zamówień publicznych i finansowania. Okazuje się, że wiele barier dla przewozów transgranicznych, które wydają się być nie do przewyciężenia, nie występuje w rzeczywistości. Tę formę prawną można wykorzystać np. do przygotowania dokumentów programowych i wytycznych w zakresie transportu multimodalnego, efektywnej komunikacji i wymiany wiedzy pomiędzy podmiotami współpracującymi. EUWT ma również potencjał do wspierania organizatorów czy operatorów przy wykonywaniu przewozów. Po całą treść opracowania można sięgnąć do udostępnionego artykułu [tutaj](#).

Mamy nadzieję, że powyższy materiał posłuży jako impuls do kreowania unikalnych rozwiązań z zakresu transportu publicznego na pograniczu polsko-słowackim oraz przyczyni się do realizacji projektów w ramach Programu INTERREG V-A Polska-Słowacja 2014-2020.