

# LAST MILE

## Udržateľná mobilita pre „poslednú míľu“ v turistických oblastiach

Diskusia o politikách v oblasti flexibilných alternatív mobility pre turistov i miestnych obyvateľov



Výstupy **PRVEJ FÁZY PROJEKTU**

Prejdime poslednú míľu spolu!

Cieľom projektu **Posledná míľa** bolo nájsť inovatívne a flexibilné riešenia pre udržateľné regionálne dopravné systémy, vďaka ktorým by mohli návštevníci daných regiónov prejsť „poslednú míľu“ svojich trás udržateľným spôsobom, a ktoré by zároveň miestnym obyvateľom ponúkli alternatívu ku každodenným cestám osobným automobíлом.

Projekt, ktorý sa sústredil na problematiku dostupnosť poslednej časti dopravného reťazca vedúceho od začiatku po cieľ cesty (tzv. posledná míľa), zároveň hľadal a analyzoval riešenia týchto problémov pomocou udržateľných spôsobov dopravy a skúmal ich dlhodobý prínos pre životné prostredie či efektívnosť využívania zdrojov a nákladov.


V rámci zamerania programu INTERREG EUROPE sa projekt **Posledná míľa** usiloval zlepšiť implementáciu rozvojových politík a programov na regionálnej úrovni, najmä programov v rámci cieľa INTERREG EUROPE Investovanie do rastu a zamestnanosti či programov Európskej územnej spolupráce (ETC), ktoré sa zameriavajú na prechod na nízkouhlíkové hospodárstvo.

## Obsah


Projektoví partneri a regióny.....	2-3
Riešenie v podobe flexibilných dopravných systémov (FDS) .....	4-5
Analýza rámcových podmienok pre FDS a prekážok ich uplatňovania na národnej a regionálnej úrovni.....	6-7
Rámcové podmienky pre FDS a prekážky ich uplatňovania v partnerských regiónoch projektu.....	8-9
Súčasná situácia v oblasti regionálnych systémov verejnej dopravy a flexibilných dopravných systémov.....	10-11
Zhodnotenie dobrej praxe.....	12-13
Príklady dobrej praxe.....	14-15
Zhrnutie.....	16-25
Odporúčania.....	26-27
Regionálne akčné plány.....	28-29
Ďalšie informácie.....	30-31

## PROJEKTOVÍ PARTNERI A ZAPOJENÉ REGIÓNY

 **Región Prírodného parku Upper Sûre v Luxembursku**

 **Prírodný park Upper Sûre Nature Park**

Prírodný park Upper Sûre Nature Park, ktorý bol založený luxemburskou vládou a 5 obcami, predstavuje ideálne prepojenie dotknutých destinácií a ministerstiev zodpovedných za prípravu a implementáciu relevantných strategických rámcov.

 **HLAVNÝ PARTNER  
Rakúska agentúra životného prostredia**


 **umweltbundesamt**


EAA je najväčšou rakúskou odbornou organizáciou zaoberajúcou sa problematikou životného prostredia. EAA, a najmä jej Oddelenie mobility a hluku, sa okrem iného špecializuje na odhad dopadu dopravy, rôznych opatrení na predchádzanie a zmiernenie environmentálnej záťaže, ako aj všetkých foriem udržateľnej mobility na životné prostredie.

 **Región Katalánsko v Španielsku**


 **Regionálna vláda, Sekcia mobility a dopravy Ministerstva pre územné záležitosti a trvalo udržateľný rozvoj**


Katalánskej regionálnej vláde prináleží plný rozsah kompetencií v oblasti systémov verejnej dopravy v regióne vrátane plánovania, realizácie, monitorovania a financovania projektov v tejto oblasti. Regionálna vláda už pripravila niekoľko sektorových strategických plánov (napr. „Catalonia Passengers Transport Plan 2008 – 2012 or Horizon 2020“, teda „Plán osobnej dopravy v Katalánsku na roky 2008 – 2012 alebo Horizont 2020“).

 **Západopomoranské vojvodstvo/  
Štetínska metropolitná oblasť v Poľsku  
Západopomoranské vojvodstvo**

 **Regionálny úrad územného plánovania Západopomoranského vojvodstva**


RBGPWZ v Štetíne ako regionálny orgán pod vedením Regionálneho riadiaceho výboru zastupuje región vo všetkých územnoplánovacích procesoch a zodpovedá aj za zavedenie plánu riadenia územného rozvoja a monitorovanie jeho realizácie.

 **Košický kraj na Slovensku**

 **Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice**


ARR je nezisková verejnoprospešná organizácia založená Košickým samosprávnym krajom na podporu všeobecne prospešných služieb a na podporu regionálneho rozvoja a zamestnanosti prostredníctvom vytvárania priaznivých podmienok a mechanizmov v regióne.

 **Región Východné Tirolsko v Rakúsku**

 **Regionálny manažment Východné Tirolsko**

RMO je regionálnym centrom pre riešenie klimatických a energetických otázok. V rámci svojich kompetencií sa preto centrum zaoberá aj otázkami mobility, najmä vytváraním malých verejných (alebo súkromných) dopravných systémov. Za posledný rok sa v jednotlivých obciach regiónu realizovalo v tejto oblasti hneď niekoľko projektov.

 **Región Varna v Bulharsku**

 **Klub pre udržateľný rozvoj občianskej spoločnosti**

CSDCS je národným koordinátorom mobility a národným kontaktným bodom pre plány udržateľnej mobility v mestských oblastiach (SUMP) v Bulharsku. Klub okrem toho spravuje sieť ENDURANCE (European platform for the promotion of SUMPs) v Bulharsku.

Flexibilné dopravné systémy (FDS) môžu byť odpoveďou na novovznikajúce problémy s dostupnosťou vidieckych oblastí. V rámci projektu Posledná míľa boli identifikované rôzne typy a formy prevádzky takýchto dopravných systémov, napríklad systémy fungujúce „na vyžiadanie/na zavolanie“, zdieľanie áut či bicyklov, alebo sezónne dopravné spojenia.

Keďže ide o medzinárodný projekt, projektoví partneri pôsobia v rozdielnych regionálnych podmienkach a ich chápanie foriem a prístupov k flexibilnej doprave sa teda môže líšiť. Je preto dôležité, aby mali všetci jednotnú predstavu o tom, čo sú „flexibilné dopravné služby“ a čo všetko tento pojem obsahuje, čím sa zaisťujú aj komplexné chápanie súhrnu rámcových podmienok a bariér v danej oblasti.

Pre potreby tohto projektu sa flexibilné dopravné systémy definujú ako služby fungujúce výlučne „na vyžiadanie“. Prevádzka „na vyžiadanie“ v tomto kontexte zahŕňa systémy „na zavolanie“ (napr. zdieľané taxi zastavené zamávaním ruky), sezónne/dočasné systémy (napr. autobusové/vlakové spojenie na konkrétne podujatie) či iné formy dopravy „na vyžiadanie“, ako je zdieľanie alebo spoločné využívanie dopravných prostriedkov.

Dalo by sa teda povedať, že flexibilné dopravné systémy sú rozšírené služby verejnej dopravy (alebo flexibilné služby verejnej dopravy), ako je zdieľané taxi „na znamenie“ a iné flexibilné dopravné služby, ako napr. zdieľanie bicyklov alebo spoločné využívanie automobilov, ktoré nie sú súčasťou verejnej dopravy v užšom zmysle slova.



### Služby „na vyžiadanie/ na zavolanie“

Na rozdiel od pravidelných autobusových liniek, služby „na vyžiadanie/na zavolanie“ sú poskytované len na základe vyjadrenej požiadavky. Je nevyhnutné určiť pevné prepravné tarify, pričom jednotlivé trasy môžu byť vopred stanovené alebo flexibilné. Pri určovaní flexibilných trás sa môže brať do úvahy ktorýkoľvek z nasledujúcich prístupov (Potts, F. et al. 2010): odchýlka trasy, odchýlka trasy s pevne určenými zastávkami na znamenie, odchýlka dopravného bodu, tzv. DRT (Demand-Responsive Transport) spojenie, segment flexibilných trás či zónová trasa.

### Kyvadlová doprava

Dopravná služba určená primárne na prepravu pasažierov medzi dvomi pevne určenými bodmi. Zabezpečovať ju môžu bežné alebo dialkové autobusy a zvyčajne ide o krátke alebo stredne dlhé trasy, ktorých prejazd netrvá viac než jednu hodinu. Vozidlá kyvadlovej dopravy zväčša premávajú medzi rôznymi dopravnými uzlami (napr. letisko, železničná stanica a pod.) a inými destináciami (ako hotel, špecifické turistické miesta a i.). Sezónne sa kyvadlová doprava často využíva aj ako doplnková ponuka dopravných služieb, napr. vo forme lyžiarskych alebo turistických autobusov.

### Zdieľané riešenia

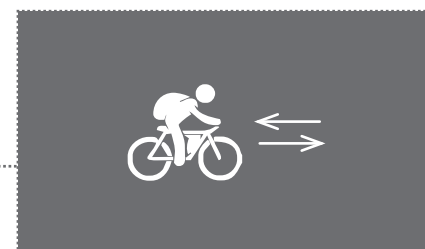
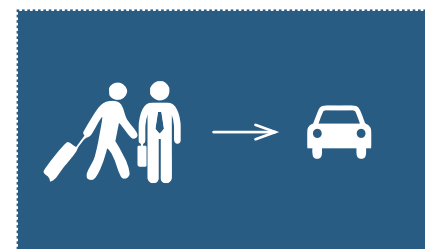
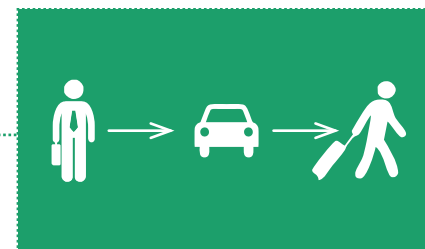
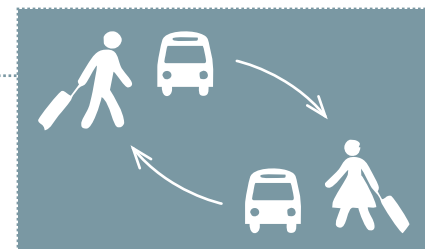
Organizované kolektívne využívanie jedného alebo viacerých vozidiel na obmedzené časové obdobie (zvyčajne hodiny). Najobvyklejšími formami sú zdieľanie áut a zdieľanie bicyklov. Zdieľanie áut je atraktívne najmä pre užívateľov, ktorí potrebujú automobil len občas. Organizácia prenajímania vozidiel môže mať formu komerčnej aktivity, alebo môžu užívatelia vytvoriť spoločnosť, verejnú agentúru či družstvo. Zdieľanie alebo prenajímanie bicyklov, ktoré sa využíva najmä na staniciach verejnej dopravy, je obzvlášť vhodným riešením pri príchode/odchode turistov, ktorí prichádzajú len na jeden deň a cestujú bez batožiny, ale aj ako alternatíva pre dopravu návštevníkov, ktorí sa zdržia dlhšie.

### Spoločné jazdy

Spoločné jazdy viacerých osôb v jednom automobile. Populárne zdieľanie automobilov je variantom, ktorý sa hojne využíva pri dochádzaní do práce. Ďalšou možnosťou je využívanie otvorených platforiem, ktoré registrovaným používateľom dovoľujú rezervovať si jazdy autom.

### Ďalšie flexibilné dopravné služby

Existuje mnoho ďalších riešení a koncepcií dopravnej mobility a konkrétne flexibilných dopravných služieb.



Analýza rámcových podmienok a prekážok využívania FDS na národnej a regionálnej úrovni pomohla identifikovať rôzne aspekty realizácie i prevádzkovania FDS a prístupy k nim. Analýza vychádzala z dotazníka, ktorý pomocou kvantitatívnych a kvalitatívnych otázok skúmal relevantné právne, inštitucionálne a ekonomické aspekty budovania a prevádzky FDS. Výsledkom analýzy rámcových podmienok a prekážok sú nasledujúce závery:

### Právne rámcové podmienky a prekážky

**1**

Nedostatočný alebo čiastočne absentujúci právny rámec existencie FDS komplikuje implementáciu aj prevádzku FDS a jeho následkom je nedostatočná regulácia fungovania, organizácie i financovania FDS.

**2**

Právne predpisy týkajúce sa udržateľnej mobility v prijatých regionálnych stratégiách majú zväčša podobu všeobecných odporúčaní bez právnej záväznosti.

**3**

Obce majú nedostatočné rozhodovacie právomoci v oblasti implementácie FDS a najmä v záležitostiach týkajúcich sa cezhraničných služieb či väčších projektov.

### Inštitucionálne rámcové podmienky a prekážky

**1**

Hlavnou prekážkou je absencia organizátora integrovanej dopravy, ktorý by bol nápomocný pri celkovej koordinácii, organizácii, zbere údajov a finančnej podpore prevádzky FDS.

**2**

FDS sú len zriedka integrované v informačných systémoch verejnej dopravy či v inteligentných dopravných systémoch (Intelligent Transport Systems, ITS), v dôsledku čoho ich potenciálni používatelia nedostávajú relevantné informácie o FDS.

**3**

Zjavný odpor voči FDS pramení z politických bariér, konkurenčného boja, ale aj z nízkej ziskovosti takýchto služieb.

**4**

Je dôležité uspokojovať dopravné potreby miestnych obyvateľov i turistov.

**5**

Obce môžu mať pri poskytovaní FDS ťažkosti z dôvodu nedostatočných skúseností v tejto oblasti, nízkej účasti na jej financovaní, alebo prílišnej pracovnej záťaži, ktorú to prináša.

### Ekonomické rámcové podmienky a prekážky

**1**

Poskytovatelia dopravných služieb často bojujú s nízkymi alebo chýbajúcimi dotáciami či vhodnými modelmi financovania prevádzky FDS.

**2**

Dlhodobé financovanie FDS je pretrvávajúcim problémom. To je aj dôvod, prečo obce s obmedzeným rozpočtom nemajú motiváciu prevziať iniciatívu v tejto oblasti.

**3**

Spolupráca v rámci súkromných a verejno-súkromných partnerstiev je reálnou alternatívou a v súčasnosti k nej už nezriedka dochádza.

**4**

Obce zvládajú menej úspešné obdobia lepšie než súkromní prevádzkovatelia, no nedostatok skúseností s FDS predstavuje problém aj pre ne.

### Iné rámcové podmienky a prekážky

**1**

Informovanie o FDS nie je efektívne a relevantné informácie sa nedostávajú k cieľovým skupinám.

**2**

Nedostatočné povedomie o význame udržateľnej dopravy môže súvisieť s chýbajúcimi vzdelávacími programami v tejto oblasti, ktoré by boli určené osobám s rozhodovacími právomocami, ale aj poskytovateľom dopravných služieb či samotným používateľom.

**3**

Jedným z dôvodov, prečo je náročné riešiť zaužívané návyky obyvateľov v oblasti dopravy, je aj nedostatok atraktívnych alternatív k systému verejnej dopravy.



**Západopomoranské vojvodstvo/  
Štetínska metropolitná oblasť, Poľsko**

Západopomoranský región má nedostatočnú legislatívu v oblasti FDS a objavuje sa tu tiež odpor voči existujúcim systémom zdieľania vozidiel či spoločných jazd, ktoré sú vnímané ako konkurencia, a teda aj ako hrozba pre zisky taxislužieb. Ďalšími prekážkami sú absencia združení dopravcov či chýbajúca systematická integrácia subjektov zapojených do dopravných politik. V oblasti zvyšovanie povedomia a informovanosti o význame využívania verejnej dopravy a podpory cyklistiky sa začali realizovať prvé aktivity zamerané na rôzne vekové skupiny.



**Región Prírodného parku Upper  
Sûre, Luxembursko**

Luxemburská národná legislatíva nerieši FDS. V súčasnom znení platných zákonov sa spomínajú len dočasné a sezónne dopravné systémy a obce môžu implementovať dopravné systémy bez toho, aby požiadali o súhlas ministerstva, len ak tieto obsluhujú výhradne územie danej obce. Stratégia trvalo udržateľnej mobility však zaručuje štátne financovanie všetkých typov FDS. V dlhodobej prevádzke FDS boli identifikované finančné prekážky súvisiace s vysokými nákladmi na personál. Nízka hustota osídlenia predstavuje pre prevádzku FDS problém, no vďaka prílevu návštevníkov je kritické množstvo používateľov z dlhodobého hľadiska relatívne nízke.



**Región Katalánsko, Španielsko**

Katalánsko nemá špecifické národné ani regionálne právne normy týkajúce sa FDS. Národný Plán prepravy pasažierov definuje minimálne štandardy a požiadavky v oblasti verejnej dopravy, ktorými sa musia riadiť obce s menej než 5 000 obyvateľmi. Schémy financovania nie sú primerané nákladovým nárokom, ktoré prináša realizácia a dlhodobá prevádzka FDS. Regionálne združenia dopravcov sa zapájajú do financovania a riadenia prevádzky systémov, no prevádzkovatelia autobusových liniek majú pre problematické riadenie a neistý príjem, ktorý s prevádzkou flexibilnej dopravy súvisí, len malý záujem o transformáciu tradičných autobusových spojov na FDS.



**Košický kraj, Slovensko**

Jednou z prekážok fungovania FDS je nepostačujúca, alebo dokonca úplne chýbajúca legislatíva v oblasti udržateľnej dopravy na národnej alebo regionálnej úrovni, nakoľko zákony upravujú len príležitostné dopravné systémy. Flexibilné spôsoby dopravy nie je možné financovať z verejných zdrojov pre ich problematickú integráciu do verejných dopravných systémov. Dopravné služby „na vyžiadanie“ ktoré nie sú prevádzkované v synerгии s podnikateľským sektorom, často nie sú pre operátorov ekonomicky dost atraktívne. Ďalšou prekážkou je aj absencia relevantných informačných platforiem.



**Región Varna, Bulharsko**

Napätá politická situácia v tomto regióne robí implementáciu FDS ešte náročnejšou. Národná legislatíva flexibilné dopravné systémy vôbec nerieši. Zákony definujú len sezónne a príležitostné dopravné systémy, no nedefinujú pravidlá pre ich prevádzku. Vláda nepovoľuje prevádzku systémov zdieľania automobilov, ktoré sú vnímané ako konkurencia súkromných taxislužieb. Navyše, súkromní prevádzkovatelia dopravných služieb majú značný vplyv na definovanie pravidiel a podmienok verejnej dopravy. Akceptácia využívania flexibilnej dopravy zo strany verejnosti je vo všeobecnosti nízka, čo môže byť spôsobené nedostatočnou informovanosťou v oblasti udržateľnej mobility.



**Región Východné Tirolsko, Rakúsko**

Národná legislatíva Rakúska pamätá len na dopravné systémy „na vyžiadanie/na zavolanie“ a sezónne/dočasné dopravné systémy. Stratégie pre udržateľnú mobilitu síce poukazujú na význam trvalo udržateľných dopravných systémov vo vidieckych oblastiach, no nemajú záväzný charakter. Skúsenosti s plánovaním ukazujú, že politiky na národnej i regionálnej úrovni využívajú finančnú podporu zriadenia FDS z národných finančných schém. Nedostatočná komunikácia medzi relevantnými aktérmi je tiež jedným z neuralgických bodov implementácie FDS. Všeobecné povedomie o udržateľnej mobilite sa však zvyšuje.

# SÚČASNÁ SITUÁCIA V OBLASTI REGIONÁLNYCH SYSTÉMOV VEREJNEJ DOPRAVY A FLEXIBILNÝCH DOPRAVNÝCH SYSTÉMOV

Analýza aktuálnej situácie hodnotila súčasný stav flexibilnej dopravy v projektových regiónoch s cieľom identifikovať príklady dobrej praxe v oblasti využitia FDS v cestovnom ruchu. Na základe regionálnych SWOT analýz bola vypracovaná spoločná SWOT analýza, ktorá naznačila všeobecné silné a slabé stránky i hrozby a príležitosti flexibilných dopravných systémov.



## SWOT

Analýza dobrej praxe, ktorá skúma dobré príklady zo šiestich regiónov zapojených do projektu Posledná míľa, sumarizuje informácie zozbierané počas študijných návštev týchto. Tieto príklady sú vhodné na preskúmanie udržateľných dopravných sietí a existujúcich systémov flexibilnej dopravy vo vidieckych oblastiach zapojených krajín. Získané poznatky sa dajú rozdeliť do nasledovných oblastí:

#### Prínosy v sociálnej oblasti

Existuje mnoho príkladov vytvárania pracovných miest a sociálnej inklúzie. Flexibilné dopravné systémy sú výborným príkladom komplexného riešenia problémov s dostupnosťou a sociálnej exklúzie spôsobenej slabou mobilitou.

#### Environmentálne prínosy

Implementované flexibilné dopravné systémy boli vďaka zníženiu emisií a hlučnosti vo všetkých navštívených regiónoch pozitívnym signálom pre „zelený“ cestovný ruch.

#### Moderný marketingový prístup

Dôraz sa kladie na atraktivnosť ponuky flexibilných, dostupných, niekedy bezplatných služieb či služieb s prvkami hry a zábavy. Flexibilné dopravné služby zvyčajne svojim stálym používateľom ponúkajú rôzne vernostné programy.

#### Dobrá spolupráca medzi všetkými zainteresovanými subjektmi

Vo všetkých navštívených krajinách sa našlo mnoho príkladov úspešnej spolupráce medzi poskytovateľmi FDS a obcami, orgánmi regionálnej samosprávy, národnými vládami, orgánmi cestovného ruchu, dopravcami, hotelmi a pod.

#### Celostný prístup k cestovnému ruchu ako produktu

Objavilo sa veľa príkladov prepojenia systémov verejnej dopravy s miestnou ponukou subjektov cestovného ruchu, so vznikom nových služieb zameraných na turistov či s navrhovaním inovátnych „soft“ riešení v doprave.

#### Samofinancujúce systémy

Niektoré z navštívených príkladov dobrej praxe fungovali na báze samofinancovania, čo svedčí o vysokej úrovni plánovania a konkurencieschopnosti poskytovaných služieb.



Región  
**VÝCHODNÉ  
TIROLSKO**

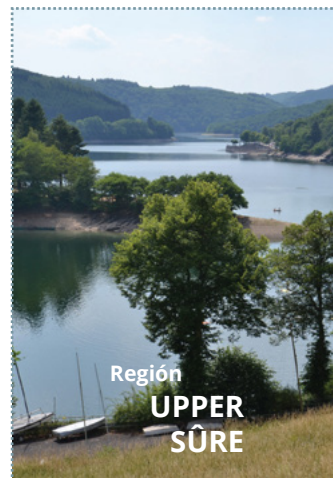


Región  
**KATALÁNSKO**



Región  
**VARNA**

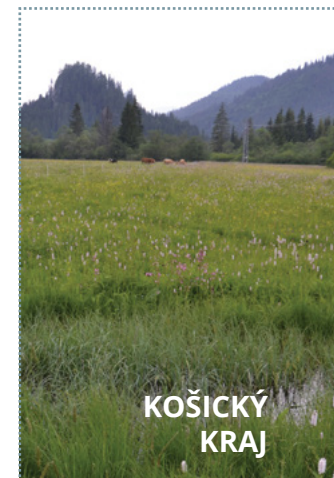
- Dobrá spolupráca medzi orgánmi s rozhodovacou právomocou (na regionálnej a miestnej úrovni) a subjektmi poskytujúcimi služby v oblasti cestovného ruchu a dopravy je pre zavedenie a udržanie FDS kľúčová. Prenosnosť dobrej praxe totiž závisí od nich a od národných legislatívnych rámcov. Počas študijných návštev sa ukázalo, že spolupráca spomínaných hráčov a podpora miestnych poskytovateľov služieb zo strany vyšších orgánov samosprávy a štátnej správy prináša veľmi sľubné výsledky.
- Netreba zabúdať na financovanie, a to nielen pri zavádzaní nových udržateľných iniciatív „poslednej míle“, ale aj počas ich využívania. Na zabezpečenie udržateľnosti je nevyhnutné identifikovať zdroje financovania počas celého životného cyklu nových opatrení a jasné ekonomické výpočty musia zohľadňovať sociálny dopad zavádzaných inovácií.
- Základným princípom prístupu k riešeniam pre „poslednú míľu“ má byť myšlienka zdieľania dopravy namiesto súkromného vlastníctva vozidiel.
- Všetky príklady dobrej praxe sú výrazným prínosom pre zelenší cestovný ruch, pretože majú pozitívny dopad na životné prostredie. Znižujú znečistenie ovzdušia a hlučnosť, a znižujú dopravné zápchy, vďaka čomu znižujú uhlíkovú stopu dopravy a rekreačných aktivít.
- Na úspešné zavedenie novinek je nevyhnutné primerane rozšíriť aj aktivity smerujúce k budovaniu značky turistických regiónov, čím sa zlepši informovanie o mobilite zamerané na návštevníkov spomínaných regiónov, ktoré je základom pre zvyšovanie prílevu turistov. Flexibilné dopravné systémy by mali byť vnímané ako služby pre turistov, ktorí sú „bez áut“ (car-free) aj bez starostí (care-free).
- Úplná integrácia moderných technológií a moderných trendov (napr. e-mobility, inteligentných dopravných systémov, integrovanej verejnej dopravy, mobilných aplikácií a pod.) môže prispieť k lepšiemu poskytovaniu informácií a prilákať viac turistov, vďaka čomu bude pre miestne komunity prínosom v hospodárskej i sociálnej sfére.



Región  
**UPPER  
SÛRE**



**ZÁPADO-  
POMORANSKÉ  
VOJVODSTVO**



**KOŠICKÝ  
KRAJ**



### Night Rider



TYP FTS  
„dial-a-bus“  
služba

Night Rider (Nočný jazdec) je klasická DRT (doprava na základe dopytu) služba poskytovaná miestnym autobusovým dopravcom, ktorý vyplňa medzeru v ponuke nočných liniek verejnej dopravy. Obce obsluhované danou službou prispievajú na jej prevádzku. Systém je určený primárne obyvateľom obcí, ktoré obsluhuje, no využívať ho môžu aj osoby zdržiavajúce sa v oblasti len dočasne (turisti, sezónni pracovníci a pod.).



### Bummelbus



TYP FTS  
„dial-a-bus“  
služba

Bummelbus je dopravný systém „na zavolanie“. Jeho hlavnou výhodou je, že spája sociálny aspekt s aspektom mobility. Služba je určená pre každého, no jej hlavnými používateľmi sú deti, starší ľudia a obyvatelia s nedostatočným prístupom k verejnej doprave.



### BalticBike.pl v meste Świnoujście



TYP FTS  
zdieľanie  
bicyklov

Hlavnými používateľmi systému BalticBike, ktorý je súkromnou iniciatívou, sú turisti prichádzajúci na návštevu alebo na dovolenku do tejto oblasti. Cieľovou skupinou systému sú rodiny s deťmi.



### Prímorská úzkorozchodná železnica v meste Rewal



TYP FTS  
sezónna  
doprava

Prímorská úzkorozchodná železnica v meste Rewal je ponuka mobility pre turistov, ktorá sa zapája do organizácie viacerých iniciatív a podujatí v oblasti kultúry, snažiac sa o ich prepojenie s inými systémami verejnej dopravy.



### Cyklo Tour Spiš



TYP FTS  
zdieľanie  
bicyklov

Cyklo Tour Spiš je súkromnou iniciatívou, v rámci ktorej bol zavedený systém prenájmu bicyklov s cieľom uľahčiť pohyb turistov v oblasti. V súčasnosti je v systéme 250 bicyklov a tri požičovne.



### Nostalgický vlak v Košiciach



TYP FTS  
sezónna  
doprava

Nostalgický vlak predstavuje súčasť občianskych aktivít združenia Košická detská historická železnica, ktorú združenie realizuje v úzkej spolupráci s mestom Košice a súkromnými partnermi. Ponúka jazdy na rôzne lokality a podujatia historickými vlakmi po využívaných aj opustených tratiach.



### Kyvadlové taxi vo Vall de Boi



TYP FTS  
zdieľané  
taxi na  
znamenie

Systém zdieľaných kyvadlových taxislužieb vznikol ako reakcia na rozhodnutie vedenia národného parku Aigüestortes úplne zakázať súkromným vozidlám vjazd na územie parku. Zabezpečenie dopravných služieb bolo zverené oblasťnému združeniu poskytovateľov taxislužieb.



### Vlak medzi mestami Lleida a La Pobla de Segur



TYP FTS  
vlak so  
zastávkami  
na znamenie

Hlavným cieľom bolo vytvoriť spojenie, ktoré by bolo čo najoptimálnejšie a čo najlepšie by reagovalo na potreby pasažierov. Zastávky na znamenie boli zavedené kvôli obsluhu menších staníc na trase, čo významnou mierou prispelo k lepšej dopravnej dostupnosti oblasti.



### DefMobil v údolí Defereggen



TYP FTS  
zdieľané  
taxi na  
znamenie

Systém zdieľaných taxi na znamenie DefMobil funguje už niekoľko rokov. Systém, ktorý využívajú najmä obyvatelia údolia Defereggen (starší ľudia, osoby bez vodičského oprávnenia alebo bez auta, škôlkari), je určený aj návštevníkom regiónu.



### Systém FLUGS v meste Lienz



TYP FTS  
zdieľanie  
áut

Systém FLUGS, ktorý je založený na princípe zdieľania áut, funguje v meste Lienz od roku 2015. Systém, ktorý vznikol ako súčasť sociálneho projektu, v ktorom podporené projekty navrhovali a vybrali samotní obyvatelia, dopĺňa súčasnú ponuku verejnej dopravy.



### Sezónna autobusová linka č. 209 vo Varne



TYP FTS  
sezónne  
autobusové  
spojenie

Mesto Varna sa v roku 2016 rozhodlo spustiť nový expresný turistický spoj, autobusovú linku č. 209, ktorá spája centrum mesta s obľúbenými letoviskami na neďalekom čiernomorskom pobreží. Linku využívajú turisti i pracovníci v cestovnom ruchu.



### Sezónny autobus a koče v obci Byala



TYP FTS  
iná sezónna  
doprava

V roku 2014 povolilo obecné zastupiteľstvo obce Byala súkromným vlastníkom ponúkať prepravu kočmi ťahanými koňmi. V roku 2015 bola ako alternatíva kočov spustená prevádzka elektrického minibusu, ktorý pravidelne vozí turistov z centra obce k turistickým atrakciám.



Toto zhrnutie ponúka závery a poznatky z troch správ vypracovaných projektovými partnermi v rámci projektu Posledná míľa: Analýza rámcových podmienok pre zavedenie flexibilnej dopravy a prekážok jej využívania na národnej a regionálnej úrovni, Analýza súčasnej situácie v oblasti regionálnych systémov verejnej dopravy a flexibilných dopravných systémov a Zhodnotenie dobrej praxe.

- Jedným z hlavných záverov vyplývajúcich z vyššie uvedeného zhrnutia je to, že zavedenie rôznych foriem flexibilných dopravných systémov vo väčšine partnerských regiónov je možné, no takéto iniciatívy si pre nedostatok legislatívne predpisy a chýbajúcu systémovú organizačnú i finančnú podporu často vyžadujú značné kompromisy.
- Organizátori dopravy zvyčajne nemajú dostatočné skúsenosti so zavádzaním FDS v rámci systému verejnej dopravy. Navyše majú obavy z finančnej záťaže, ktorú takéto aktivity prinášajú. V turistických destináciách sú FDS riešenia zamerané na turistov najčastejšie prevádzkované podnikateľskými subjektmi.
- Organizácia a prevádzka FDS si žiadajú primeranú mieru poznatkov o fungovaní flexibilných dopravných systémov, ale aj spoluprácu s mnohými partnermi a schopnosť koordinovať spoločné operácie. Mnohostrannosť spolupráce spočíva v tom, že zahŕňa technické, ekonomické i sociálne otázky. Na riadnu diagnostiku prekážok a identifikáciu vhodných riešení v tejto oblasti je nevyhnutná primeraná miera informovanosti a poznatkov vo všetkých spomínaných oblastiach.
- Zavedenie FDS je zložitý proces, no jeho úspešná prevádzka zvyšuje kvalitu života miestnych obyvateľov a rozširuje možnosti alternatívnej dopravy pre návštevníkov. Možnosť začleniť flexibilné dopravné služby do systému verejnej dopravy navyše prináša zníženie dopravnej exklúzie, predchádza vylúďňovaniu cieľových území a v turistických oblastiach tiež pomáha predĺžiť turistickú sezónu.
- Ustanovenia relevantných strategických dokumentov zväčša nezahŕňajú pravidlá pre FDS. Veľmi často sa tiež príliš zameriavajú na dopravnú dostupnosť územia vo vzťahu k infraštruktúre bez toho, aby zohľadnili otázky kvality dopravy či dostupnosť ponuky služieb verejnej dopravy. Len zriedka sa stáva, že oblasti cestovného ruchu a dopravnej politiky sú vnímané ako vzájomne prepojené.
- Strategické dokumenty definujúce dopravné politiky v oblasti udržateľnej dopravy (vrátane FDS) majú reálny dopad, len ak sú priamo naviazané na príslušné finančné nástroje. Ak to tak nie je, služby skôr ako nástroje na zvyšovanie všeobecného povedomia o tejto oblasti.
- Plány udržateľnej mobility v mestských oblastiach, ktoré sa osvedčili v mestách, by mali byť prenesené do vidieckych a turistických oblastí a adaptované na miestne podmienky, pretože môžu prispieť k strategickému, konzistentnému a dlhodobému implementácii dopravných politík.
- Na to, aby bola iniciatíva úspešná, musí vychádzať z dobre pripravených zákonov a strategických dokumentov, musí mať zadaný systém financovania a musí byť zabezpečená primeraná miera poznania špecifik a možností, ktoré flexibilné dopravné systémy ponúkajú.
- Hlavnú mieru zodpovednosti za zavedenie politik v oblasti FDS by mali niesť regionálne orgány. Od regionálnych operačných programov po odbornú podporu implementácie politik, orgány regionálnej správy a samosprávy majú množstvo nástrojov, ktoré im umožňujú zabezpečiť koordinovanú a systémovú podporu pre lokálne FDS.

Všetky príklady dobrej praxe identifikované a vyhodnocované v rámci projektu Posledná míľa boli podrobené analýze z hľadiska kľúčových faktorov, ktoré najvýraznejšie prispeli k ich vzniku či úspešnej realizácii.

Spomínané faktory môžu byť rôzne, od vhodných právnych predpisov a zákonov, dobrých mechanizmov financovania, primeranej riadiacej štruktúry, až po aktivity vychádzajúce zo správneho zadefinovania cieľovej skupiny či dobrej diagnostiky existujúcich potrieb.

Zaefinované kľúčové faktory boli zoradené podľa špecifických oblastí činnosti (oblasti syntézy), čo umožnilo určiť, ako môžu tieto aktivity efektívne ovplyvňovať rozvoj flexibilných dopravných systémov aj na iných úrovniach či v iných rozmeroch, ale tiež identifikovať oblasti aktivít, ktoré sú najvyššie dôležité pre úspešnú implementáciu bez ohľadu na to, o aký typ systému ide (univerzálne opatrenia).

Nasledujúca tabuľka ponúka jednotlivé kľúčové faktory príkladov dobrej praxe priradené ku konkrétnym oblastiam činnosti (OČ).

	DefMobil	Flugs	Vlak z la Pobla	Taxíky vo Vall de Boi	Sezónna linka 209	FDS v obci Byala	Night Rider	Bummelbus	Úzkorozchodná železnica	BalticBike	Nostalgičný vláčik	Cyklo Tour Spiš
<b>Regionálna dobrá prax</b>												
<b>Národné a regionálne predpisy v oblasti flexibilných dopravných systémov</b>			+	+		+						
<b>Flexibilné dopravné systémy v strategických dokumentoch</b>												
<b>Riadenie a organizácia flexibilných dopravných systémov</b>	+		+		+				+			
<b>Spolupráca a koordinácia na jednotlivých úrovniach</b>	+	+	+				+		+	+	+	+
<b>Finančné nástroje a program podpory FDS (počiatočné financovanie)</b>	+					+	+	+		+		
<b>Dlhodobé finančné nástroje a financovanie prevádzky FDS</b>	+	+		+			+	+	+	+		+
<b>Zvyšovanie informovanosti a informačné politiky v oblasti FDS</b>	+		+									
<b>Identifikácia potrieb, zapojenia spoločnosti a prospešnosti FDS</b>	+	+	+	+	+		+	+	+	+	+	+



## NÁRODNÉ A REGIONÁLNE PREDPISY V OBLASTI FLEXIBILNÝCH DOPRAVNÝCH SYSTÉMOV

- Chýbajúce predpisy na národnej úrovni nemusia byť prekážkou zavedenia služieb FDS. Pri existencii všeobecných pravidiel vzťahujúcich sa na procesy organizácie dopravy a istej miery flexibility pri zavádzaní inovatívnych riešení je možné takéto riešenia vytvárať.
- Prítomnosť príslušných predpisov v ustanoveniach zákonov však zjavne pomáha procesu zavádzania a prevádzky služieb FDS, najmä ak sa plánuje ich integrácia do systému verejnej dopravy.
- Vo väčšine analyzovaných príkladov zákony výslovne nedefinovali flexibilné dopravné systémy ani nenaznačovali možnosti ich využitia vo verejnej doprave.
- Jednoznačné zadefinovanie a začlenenie FDS do zrozumiteľných ustanovení zákonov a predpisov, ktoré zahŕňajú oblasť verejnej dopravy a ktoré špecifikujú, o. i., pravidlá a formy prevádzky FDS, práva a povinnosti dopravcu i pasažierov, poistenie zodpovednosti za škody a odškodnenie, finančné náležitosti a kontrolné mechanizmy a pod., uľahčuje trvalú prevádzku FDS a zároveň znižuje priestor pre potenciálne nezhody.
- Organizátori verejnej dopravy dokážu identifikovať potreby v oblasti dopravy. Právne predpisy by preto nemali obmedzovať ich nezávislosť pri voľbe prostriedkov realizácie služieb verejnej dopravy (či už tradičných alebo flexibilných).
- Miestne samosprávy majú čiastkové nástroje a regulačné mechanizmy na implementáciu dopravných politík na svojom území.

### KLÚČOVÝ FAKTOR PRÍKLADU DOBREJ PRAXE

Kyvadlové taxi vo Vall de Boi



Španielsko

Systém zdieľanej kyvadlovej taxislužby na vyžiadanie vznikol ako reakcia na rozhodnutie vedenia národného parku Aigüestortes i Estany de Sant Maurici a katalánskej vlády úplne zakázať vjazd do parku súkromným vozidlám. Zavedené obmedzenia zvýraznili potrebu alternatívneho dopravného riešenia, ktoré by bolo dostatočne efektívne na to, aby uspokojilo dopravné potreby turistov a zároveň poskytlo istú mieru kontroly prístupu do chránenej oblasti.

Riešením bolo zavedenie systému zdieľanej kyvadlovej taxislužby na vyžiadanie, pričom zabezpečenie dopravných služieb bolo zverené oblastnému združeniu súkromných poskytovateľov taxislužby. Združenie získalo exkluzívny prístup na územie parku výmenou za to, že sa jeho členovia zaviazali dodržiavať isté podmienky (napr. fixné tarify) a zachovávať primeranú úroveň služieb.



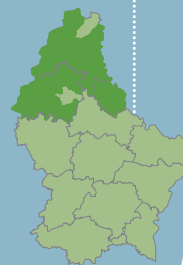
**Zaistenie exkluzívnosti dopravných služieb na danom území zvyšuje stabilitu riešenia, nakoľko poskytovatelia služieb môžu plánovať rozvoj svojej činnosti na dlhšie časové obdobie.**



## FLEXIBILNÉ DOPRAVNÉ SYSTÉMY V STRATEGICKÝCH DOKUMENTOCH

- Ustanovenia relevantných strategických dokumentov zväčša nezahŕňajú pravidlá pre FDS. Len zriedka sa stáva, že oblasti cestovného ruchu a dopravnej politiky sú vnímané ako vzájomne prepojené.
- Protokoly strategických dokumentov sú záväzné len zriedka. Ak by mali ich ustanovenia vyššiu mieru uskutočniteľnosti, resp. väčšiu právnu váhu, mohlo by to zvýšiť pravdepodobnosť, že sa pretavia do reálnych akcií a krokov na strane samosprávnych orgánov alebo organizátorov verejnej dopravy.
- Z analyzovaných príkladov vyplýva, že šanca na zvýšenie významu strategických dokumentov spočíva v ich, pokiaľ možno priamom, prepojení s finančnými nástrojmi, ktoré umožňujú dosahovanie zadefinovaných cieľov.
- Dobrým príkladom môžu byť tzv. Plány udržateľnej mestskej mobility (angl. SUMP), ktoré sú veľmi často prepojené s regionálnymi operačnými programami (ROP). Prístup využívajú v SUMP môže byť vhodným riešením aj pre okrajové a turistické oblasti, kde môže prispieť k strategickému, konzistentnému a dlhodobému implementácii dopravných politík.
- Strategické dokumenty sa v kontexte dopravnej politiky často zameriavajú na dopravnú dostupnosť územia vo vzťahu k existujúcej infraštruktúre (dostupnosť a kvalita cestnej a železničnej siete, zastávok, staníc, intermodálnych uzlov a pod.). Rovnako dôležitá je však aj paralelná zložka, na ktorú je potrebné sa sústrediť, a to dostupnosť dopravnej ponuky a konkrétne požiadavky obyvateľov týkajúce sa dopravných služieb v danej oblasti (vrátane systémov verejnej dopravy, súkromných systémov a rôznych riešení v oblasti mobility). Ich analýza umožní lepšie zmapovanie situácie v oblasti a identifikáciu „bielych miest“ v doprave vrátane problémových častí územia „poslednej míle“.

### GLOBALNA STRATÉGIA UDRŽATEĽNEJ MOBILITY – MODU



Luxembursko

Analýza naznačila nízku mieru vplyvu väčšiny v súčasnosti platných strategických dokumentov na vytváranie a rozvoj FDS.

Bez ohľadu na mieru priameho vplyvu na implementáciu dopravnej politiky však nie je vhodné opomíňať význam strategických dokumentov, nakoľko sú často prepojené na finančné nástroje, ako sú napr. ROP. V tomto kontexte je tiež vhodné pripomenúť efektívnosť Plánov udržateľnej mobility v mestských oblastiach, ktoré sa osvedčili v mestách. Prístupy a riešenia, ktoré obsahujú, by mali byť prenesené do vidieckych a turistických oblastí a adaptované na miestne podmienky.

Dobrým príkladom efektívneho strategického dokumentu, ktorý bol identifikovaný v rámci projektu Posledná míľa, je Globálna stratégia udržateľnej mobility (MODU), ktorá je hlavnou zložkou dopravnej politiky Luxemburska a ktorá je úzko previazaná s financovaním zo strany štátu.



## RIADENIE A ORGANIZÁCIA FLEXIBILNÝCH DOPRAVNÝCH SYSTÉMOV

- Prevádzka FDS v rámci existujúcej štruktúry organizácie verejnej dopravy (lokálnej i regionálnej) značne zjednodušuje celý proces dopravy.
- Mestá a obce (organizátori mestskej/obecnej dopravy) sa často zdráhajú zavádzať FDS, pretože to prináša širokú škálu nových úloh, na ktoré im chýbajú potrebné vedomosti a skúsenosti. Často tiež nemajú potrebné štruktúry (či už v rámci vlastných zdrojov alebo prostredníctvom poverených subjektov), ktoré by boli zodpovedné za implementáciu dopravných politík a najmä za oblasť riadenia a organizácie v danej oblasti (vrátane FDS).
- V prípade vytvárania nových štruktúr pre potreby zavedenia FDS je potrebné pre ne zabezpečiť širokú škálu kompetencií a autonómnosť.
- Adekvátna podpora zo strany vyšších (napr. regionálnych) úrovní organizátorov dopravy pri koordinácii implementácie dopravných politík nabáda mestá a obce k tomu, aby si pri zavádzaní FDS počínali odvážnejšie.

### KLÚČOVÝ FAKTOR PRÍKLADU DOBREJ PRAXE

DefiMobil v údolí Defereggien



Rakúsko

Rakúske obce sa pri zavádzaní FDS môžu spoliehať na podporu zo strany regionálnych organizátorov dopravy (dopravných združení). Regionálne dopravné združenie pôsobiace v regióne Východné Tirolo (Verkehrsverbund Tirol – VVT), ktoré finančne podporuje zavádzanie nových riešení, zároveň koordinuje dopravné systémy a zabezpečuje ucelenosť a jednotnosť informačných politík v regióne.

Ak sa nejaké riešenie osvedčí a používatelia dopravných služieb ho prijímú, príslušné dopravné združenie môže prevziať zodpovednosť za jeho riadenie a ďalšie financovanie a odbremeníť tak od týchto povinností jednotlivé obce. Takáto forma podpory nabáda obce k tomu, aby prebrali iniciatívu a podnikali proaktívne kroky pri zavádzaní udržateľných riešení v oblasti verejnej dopravy.



*V prípade, že je zavedený dopravný systém efektívny, dopravné združenie môže prevziať zodpovednosť za jeho riadenie a financovanie.*



## SPOLUPRÁCA A KOORDINÁCIA NA JEDNOTLIVÝCH ÚROVNIACH

- Spolupráca a koordinácia patria k najdôležitejším častiam procesu vytvárania a udržiavania flexibilných dopravných služieb. Je dôležité zabezpečiť širokú spoluprácu medzi orgánmi miestnej samosprávy, dopravnými združeniami, partnermi z podnikateľského sektora, ďalšími organizátormi dopravy, prepravcami, ktorí už pôsobia na trhu, a používateľmi.
- Jedným z cieľov spolupráce všetkých zapojených subjektov by mala byť eliminácia prekážok a obmedzení pre konečných používateľov dopravného systému (napr. jeden lístok na celú sieť či zjednotenie taríf).
- Ak to legislatívne a organizačné podmienky umožňujú, odporúča sa do spolupráce zapojiť aj súkromné subjekty, napr. vo forme verejno-súkromných partnerstiev (PPP), pretože skúsenosti komerčných poskytovateľov služieb môžu byť užitočné pri nastavovaní primeraných ekonomických predpokladov.
- Odporúča sa, aby boli FDS zamerané na prepravu turistov riadené a prevádzkované v úzkej spolupráci s organizáciami cestovného ruchu a operátormi turistických atrakcií. Výsledkom takejto spolupráce je lepšie nastavenie služieb a zvýšenie turistického potenciálu a dopravnej dostupnosti spomínaných atrakcií, čo umožňuje zdieľanie nákladov na realizáciu a udržanie investícií v danej oblasti.
- Bez ohľadu na stupeň autonómnosti FDS je vždy nutné zamerať sa na spoluprácu s inými dopravnými službami a prepojenie s ich informačnými systémami (ako sú napr. plánovače ciest či cestovné poriadky) s cieľom zvýšiť komplexnosť dopravných služieb v oblasti a zabezpečiť efektívnejšie využitie verejných zdrojov.
- Systém spolupráce sa dá nastaviť aj medzi subjektmi, ktoré sú na trhu potenciálnymi konkurentmi.

### KLÚČOVÝ FAKTOR PRÍKLADU DOBREJ PRAXE

BalticBike.pl v meste Świnoujście



Poľsko

Systém BalticBike.pl aktívne spolupracuje s nemeckou spoločnosťou UsedomRad, ktorá prevádzkuje bezobslužnú (bezúdržbovú) sieť požičovni bicyklov na nemeckej strane hranice. Aj napriek podobným profilom si tieto dve spoločnosti nekonkurujú, ale snažia sa svoje ponuky kombinovať, vďaka čomu je napr. možné vrátiť bicykle spoločnosti UsedomRad na staniciach BalticBike a systém BalticBike si požičiava elektrobicykle spoločnosti UsedomRad, aby otestoval ich možné zavedenie na poľskej strane.

Systém tiež spolupracuje s prevádzkovateľmi ubytovacích služieb pre turistov a ďalšími operátormi (ktorí ich ponuku propagujú) a s mestom a jeho podriadenými subjektmi rokuje o možnostiach bezodplatnej inštalácie stanovísk bicyklov.



*Nastavenie modelu spolupráce prospešnej pre všetky zainteresované strany je možné aj v prípade subjektov, ktoré majú podobný (potenciálne konkurenčný) profil činnosti.*

## FINANČNÉ NÁSTROJE A PROGRAM PODPORY FDS (POČIATOČNÉ FINANCOVANIE)

- Jedným z motivačných faktorov, vďaka ktorým sa mestá a obce odhodlajú na spustenie FDS, je externá podpora dostupná vo forme programov implementovaných na regionálnej, národnej alebo európskej úrovni.
- Veľká časť v súčasnosti dostupných programov externého financovania nie je určená priamo na zavádzanie iniciatív v oblasti FDS. Existuje však veľa programov, ktoré oblasť FDS vnímajú ako súčasť prístupu „mobilita ako služba“ (programy v oblasti aktivácie vylúčených sociálnych skupín, elektromobilita a pod.), v rámci ktorých je možné získať finančnú podporu pre FDS riešenia.
- Programy externého financovania v oblasti dopravy sa často zameriavajú na aktivity realizované v mestských oblastiach či aglomeráciách, najmä na služby určené na zvládnutie veľkého toku pasažierov. Existuje len obmedzený počet finančných nástrojov, ktoré pokrývajú projekty, zamerané na dopravné potreby vidieckych a periférnych oblastí, či oblasti čeliace nárastu sezónnej dopravy.
- V súčasnosti existuje možnosť získať na rozvoj FDS značnú nefinančnú podporu v rámci mnohých programov a iniciatív EÚ v danej oblasti. Je však potrebné poznamenať, že mestá, obce a zodpovedné subjekty často o existencii týchto programov nemajú žiadne informácie alebo nevedia, ako ich využívať.

### KLÍČOVÝ FAKTOR PRÍKLADU DOBREJ PRAXE

Sezónny autobus a koče v obci Byala



Bulharsko

Neustále dopravné zápchy medzi centrom obce Byala a archeologickým múzeom na Myse sv. Athanasa počas turistickej sezóny prinútili vedenie obce k tomu, aby zaviedlo obmedzenia týkajúce sa vjazdu súkromných vozidiel. V roku 2015 bola ako alternatívne dopravné riešenie spustená prevádzka elektrického minibusu premávajúceho na spomínanej trase.

Spustenie sezónnej autobusovej linky bolo možné vďaka tomu, že obec využila možnosť financovania projektu z Regionálneho operačného programu, ktorý bol súčasťou implementácie prioritnej osi 4 Národného programu s názvom „Udržateľný územný rozvoj“. Finančné zdroje na realizáciu poskytol Európsky fond regionálneho rozvoja (ERDF). Počet návštevníkov obce Byala stúpol od roku 2014 o viac než 10 %, čo môže byť výsledkom nepriameho dopadu realizovaného dopravného riešenia.



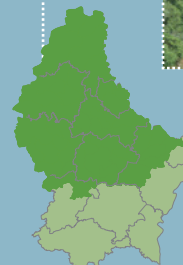
Program na podporu nákupu nízkoemisných dopravných prostriedkov inšpiroval vedenie obce k tomu, aby spustilo obecný dopravný systém pre turistov.

## DLHODOBÉ FINANČNÉ NÁSTROJE A FINANCOVANIE PREVÁDZKY FDS

- Prevádzkovanie služieb verejnej dopravy v oblastiach s nízkou hustotou osídlenia alebo s podmienkami, ktoré pre cestovný ruch nie sú atraktívne, je stratové a pre mestá a obce aj dosť náročné. Prevádzka FDS v takýchto oblastiach je v porovnaní s tradičným systémom verejnej dopravy vďaka vyššej efektívnosti a lepšiemu pomeru nákladov a prínosu lacnejšia.
- V prípade, že mesto či obec má negatívne skúsenosti s prevádzkovaním stratových systémov verejnej dopravy, môže byť zavedenie nového a neznámeho dopravného systému rizikom. Získanie prostriedkov na spustenie a udržanie novej iniciatívy (najmä počas prvého roka prevádzky systému) umožní postupné získavanie pasažierov a poskytne dostatočný čas na optimalizáciu systému či realizáciu propagačných aktivít.
- Spoľahlivá analýza nákladov na zavedenie a prevádzku systému a pozornosť venovaná minimalizácii nákladov (najmä v prvej etape prevádzky) umožňujú postupné a trvalé zavedenie systému. FDS často dokážu poskytovať dopravné služby efektívnejšie a ekonomickejšie než tradičné dopravné systémy, no mestá a obce nemajú motiváciu spracúvať príslušné analýzy, pretože to pre ne predstavuje ďalší náklad.
- Absencia modelov dlhodobého financovania môže znamenať, že mestá a obce nebudú realizovať iniciatívy v oblasti FDS aj napriek tomu, že majú prístup k existujúcim nástrojom umožňujúcim získanie finančných zdrojov na spustenie spomínaných služieb (náklady na obstaranie vozidiel a systémov či realizáciu investície).

### KLÍČOVÝ FAKTOR PRÍKLADU DOBREJ PRAXE

Bummelbus



Luxembursko

Systém Bummelbus, ktorý funguje v severnej časti Luxemburska, bol spustený vďaka financovaniu zo strany štátu, konkrétne vďaka podpore luxemburského Ministerstva práce, zamestnanosti a solidarity ekonomiky. Systémové financovanie umožnilo nielen dôkladnú prípravu zavedenia spomínaného systému, ale aj zaistenie udržateľnosti jeho prevádzky podľa predpokladaného modelu (ako nástroja na ekonomickú aktiváciu dlhodobo nezamestnaných ľudí).

Financovanie zo strany ministerstva pokrýva približne 70 % prevádzkových nákladov (náklady na mzdy nezamestnaných zapojených do programu), vďaka čomu môže organizátor programu (Fórum zamestnávateľov – Forum pour l'emploi) zabezpečiť vysokú mieru stability prevádzky a rozširovania projektu. Prevádzková oblasť systému Bummelbus sa neustále rozširuje.



Trvalá finančná podpora umožňuje budovanie udržateľného riešenia a plánovanie rozvoja poskytovaných služieb a navyše podporuje odvážnejšie zavádzanie zmien a inovácií.



## ZVYŠOVANIE INFORMOVANOSTI A INFORMAČNÉ POLITIKY V OBLASTI FDS

- Ešte stále v spoločnosti badať nízku mieru informovanosti o systémoch mobility (a najmä FDS). Ak však existuje povedomie a informovanosť o týchto systémoch, ich prijatie je spravidla pozitívne.
- Propagačné a vzdelávacie aktivity zvyšujú popularitu a podporujú trvácnosť prevádzky FDS, najmä ak sú jasne spojené s regiónom (vnímanie riešenia ako „svojho“).
- Akcie na podporu informovanosti môžu mať rôzne formy aj rozmery. Vždy je však dôležité, aby boli nasmerované na primeranú cieľovú skupinu.
- Informácie o ponuke FDS v turistických oblastiach by mali byť úzko prepojené s informáciami o dostupných turistických atrakciách, aby sa minimalizovala potreba používania individuálnej dopravy.
- Cieľovou skupinou programov na zvyšovanie povedomia a informovanosti a aktivít týkajúcich sa udržateľnej dopravy sú zvyčajne deti a mládež (potenciálni budúci používatelia). Chýbajú však profesionálne a komplexné kampane určené pre ľudí s rozhodovacími právomocami a ľudí nepriamo zodpovedných za realizáciu dopravných politík.
- Roztrúsené a neefektívne systémy šírenia informácií o FDS by mali byť nahradené jednotnými platformami, ktoré sprístupnia informácie o FDS všetkým používateľom. Keďže ide o komplexnú a náročnú úlohu, tieto platformy je potrebné vytvárať na regionálnej úrovni.
- Ak zavedené riešenie v oblasti udržateľnej mobility spĺňa potreby miestnych obyvateľov aj turistov, miera jeho akceptácie a verejného povedomia dynamicky rastie.

### KLÚČOVÝ FAKTOR PRÍKLADU DOBREJ PRAXE

Vlak z Lleida do La Pobla de Segur



Zavedenie vlakového spojenia so zastávkami na znamenie medzi mestami Lleida a La Pobla de Segur, ktorý prevádzkuje Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, sprevádzala séria propagačných aktivít a kampaní zameraných na potenciálnych používateľov. Práva väčšina z nich vychádzala z regionálneho kontextu, ako to bolo napr. v prípade kampane #LoTrenDeTots# (zmena vizuálnej identifikácie koľajových vozidiel, aby ich viac spájali s regiónom).

Informačné aktivity zdôrazňovali skutočnosť, že nová služba bola vytvorená pre miestnych obyvateľov a jej zavedenie zvyšuje potenciál regiónu, čo ovplyvnilo nárast miery akceptácie nového riešenia i pocit jeho príslušnosti k regiónu.



**Aktivity na propagáciu dopravného riešenia, ktoré sú spojené s propagáciou regiónu, môžu zvýšiť mieru akceptácie tohto riešenia miestnymi obyvateľmi.**



Španielsko



## IDENTIFIKÁCIA POTRIEB, ZAPOJENIA SPOLOČNOSTI A PROSPEŠNOSTI FDS

- Najdôležitejšou podmienkou úspešnej prevádzky flexibilných dopravných systémov je náležité preskúmanie podmienok a nastavenie systému tak, aby spĺňal očakávania a potreby vybranej sociálnej skupiny. FDS sa nemusia snažiť o splnenie všetkých spoločenských očakávaní. Menšie riešenia, ktoré sú vhodne prispôbené špecifickým a dobre vyprofilovaným potrebám istej cieľovej skupiny, sa osvedčili ako efektívne.
- FDS sú zväčša priamo spájané so sociálnymi aspektmi mobility a dostupnosti. Vytvárajú nové pracovné pozície („zelené“ pracovné miesta) a zároveň zabezpečujú jedno zo základných ľudských práv podľa definície MaaR (z angl. Mobility as a right/ Mobilita ako právo).
- Dialóg s používateľmi je základom efektívneho zavedenia systému. Mal by byť preto vedený spôsobom, ktorý umožňuje aktívne zapojenie vo fáze plánovania a vytvárania systému, ako aj počas jeho ďalšej prevádzky (vyhodnotenie).
- Efektívne fungovanie FDS je pre ich špecifickosť často založené na nových digitálnych komunikačných technológiách. Je však tiež dôležité zaisťovať primeranú dostupnosť služieb tak, aby sa predišlo digitálnemu vylúčeniu potenciálnych používateľov.
- Komplexnosť IT systémov zabezpečujúcich riadenie fungovanie mnohých FDS a náklady spojené s ich obstaraním a prevádzkou často odrádzajú organizátorov dopravy, operátorov i prepravcov od ich používania. Výsledkom je, že zväčša sa realizujú len niektoré formy FDS.
- Subjekty zodpovedné za uplatňovanie participatívnych procesov často nie sú dostatočne pripravené na svoju úlohu (pre chýbajúce skúsenosti či nedostatočný prístup k odbornej podpore).
- Úspech flexibilných dopravných systémov určených pre turistov neurčuje iba existencia efektívneho dopravného riešenia. Rovnako dôležité sú aj turistický potenciál oblasti a dostupnosť atrakcií v rámci používaného systému.

### KLÚČOVÝ FAKTOR PRÍKLADU DOBREJ PRAXE

Nostalgický vlak v Košiciach



Nostalgický vlak, predstavuje súčasť občianskych aktivít združenia Košická detská historická železnica (KDHŽ), ktorú združenie realizuje v úzkej spolupráci s mestom Košice a ďalšími súkromnými partnermi. Ponúka jazdy na rôzne lokality (napr. za pamiatkami UNESCO) a podujatia historickými vlakmi po využívaných aj opustených tratiach a rovnako ponúka aj sprievodné podujatia. Cieľom je revitalizovať historickú železničnú infraštruktúru a zachovaný historický železničný vozový park. KDHŽ organizuje najmä výlety, ktoré sú súčasťou programov a projektov určených pre deti a mládež (Dni mesta Košice, historické trate, hrnčiarsky workshop) alebo kultúrne podujatia súvisiace s nostalgickou vlakovou iniciatívou.

KDHŽ dnes využíva najmä parnú lokomotívu 36.003 Katka, vyrobenú v roku 1884, a vagón D/u841, vyrobený v roku 1886. V oboch prípadoch ide o v súčasnosti najstaršie fungujúce železničné vozidlá na Slovensku.



**Fungujúci systém vychádza z detailne identifikovaného potenciálu územia a využíva podmienky existujúcej infraštruktúry najlepším možným spôsobom.**



Slovensko

## ODPORÚČANIA – ZHRNUTIE

Odporúčania prezentované v jednotlivých oblastiach tohto dokumentu boli inšpirované poznatkami, ktoré boli analyzované v rámci projektu Posledná míľa. Vychádzajú z výsledkov regionálnych analýz rámcových podmienok pre FDS a prekážok ich využívania či z príkladov dobrej praxe, ktoré spracovali projektoví partneri v jednotlivých regiónoch, ďalej z odborných vstupov a pripomienok vznesených zapojenými aktérmi počas regionálnych stretnutí. Na základe spomínaných informácií a skúseností so zavádzaním a prevádzkovaním flexibilných dopravných systémov boli sformulované výsledné závery a odporúčania rozdelené podľa úrovne riadenia.

### ÚROVEŇ EÚ

#### Odporúčania



Dôraz na integráciu flexibilných dopravných systémov do usmernení pre oblasť dopravy a udržateľnej mobility (Biela kniha, plány udržateľnej mobility v mestských oblastiach, plány udržateľnej regionálnej mobility).



Propagácia aktivít na zvyšovanie povedomia a informovanosti o prínose FDS (napr. zavedenie témy Európskeho týždňa udržateľnej mobility, ktorá by úzko súvisela so zavádzaním FDS v turistických oblastiach a na vidieku).

#### Cieľová skupina

➤ Európska komisia, Rada Európskej únie

➤ Európska komisia

### NÁRODNÁ ÚROVEŇ

#### Odporúčania



Jednoznačné definovanie flexibilných foriem dopravy a zavedenie ustanovení národnej legislatívy, ktoré by umožňovali fungovanie FDS ako súčasť systému verejnej dopravy.



Zavedenie predpisov ukladajúcich organizátorom verejnej dopravy povinnosť koordinovať všetky spôsoby dopravy v oblasti, v ktorej pôsobia.



Vytvorenie takých podmienok v národných a regionálnych finančných nástrojoch, ktoré by umožňovali zavedenie a financovanie služieb FDS.

#### Cieľová skupina

➤ vláda/zákonodarcovia, príslušné ministerstvá

➤ národné orgány, ministerstvá a ich podriadené orgány

➤ národné orgány, ministerstvá a ich podriadené orgány

### REGIONÁLNA ÚROVEŇ

#### Odporúčania



Vypracovanie regionálnych plánov mobility s využitím FDS, ktoré by sa rovnako sústredili na metropolitné oblasti i na odľahlé znevýhodnené sídla.



Zohľadnenie problematiky cestovného ruchu v dopravných stratégiách a príslušných dokumentoch. Podobne dokumenty a koncepcie súvisiace s rozvojom cestovného ruchu by mali poukazovať aj na otázky dopravy a udržateľnej mobility.



Koordinácia a integrácia informačných politík týkajúcich sa ponuky dopravných služieb vrátane FDS riešení. Používanie jednotnej regionálnej informačnej platformy.



Zahrnutie zavedenia a financovania FDS do regionálnych operačných programov.

#### Cieľová skupina

➤ orgány regionálnej samosprávy

➤ orgány regionálnej samosprávy, fakulty dopravy a katedry cestovného ruchu

➤ orgány regionálnej samosprávy a ich oddelenia

➤ orgány regionálnej samosprávy a ich oddelenia

### MIESTNA ÚROVEŇ

#### Odporúčania



Vypracovanie a implementácia plánov udržateľnej verejnej dopravy a udržateľnej mobility vrátane flexibilných dopravných riešení.



Školenia, stretnutia, študijné návštevy ľudí s rozhodovacou právomocou a zainteresovaných subjektov na miestnej úrovni s cieľom podporovať výmenu informácií o FDS a skúsenosti s nimi.



Neustále skúmanie a vyhodnocovanie dopravných potrieb pasažierov (obyvateľov a turistov) a súvisiaca aktualizácia dopravnej politiky.

#### Cieľová skupina

➤ orgány miestnej samosprávy a ich oddelenia

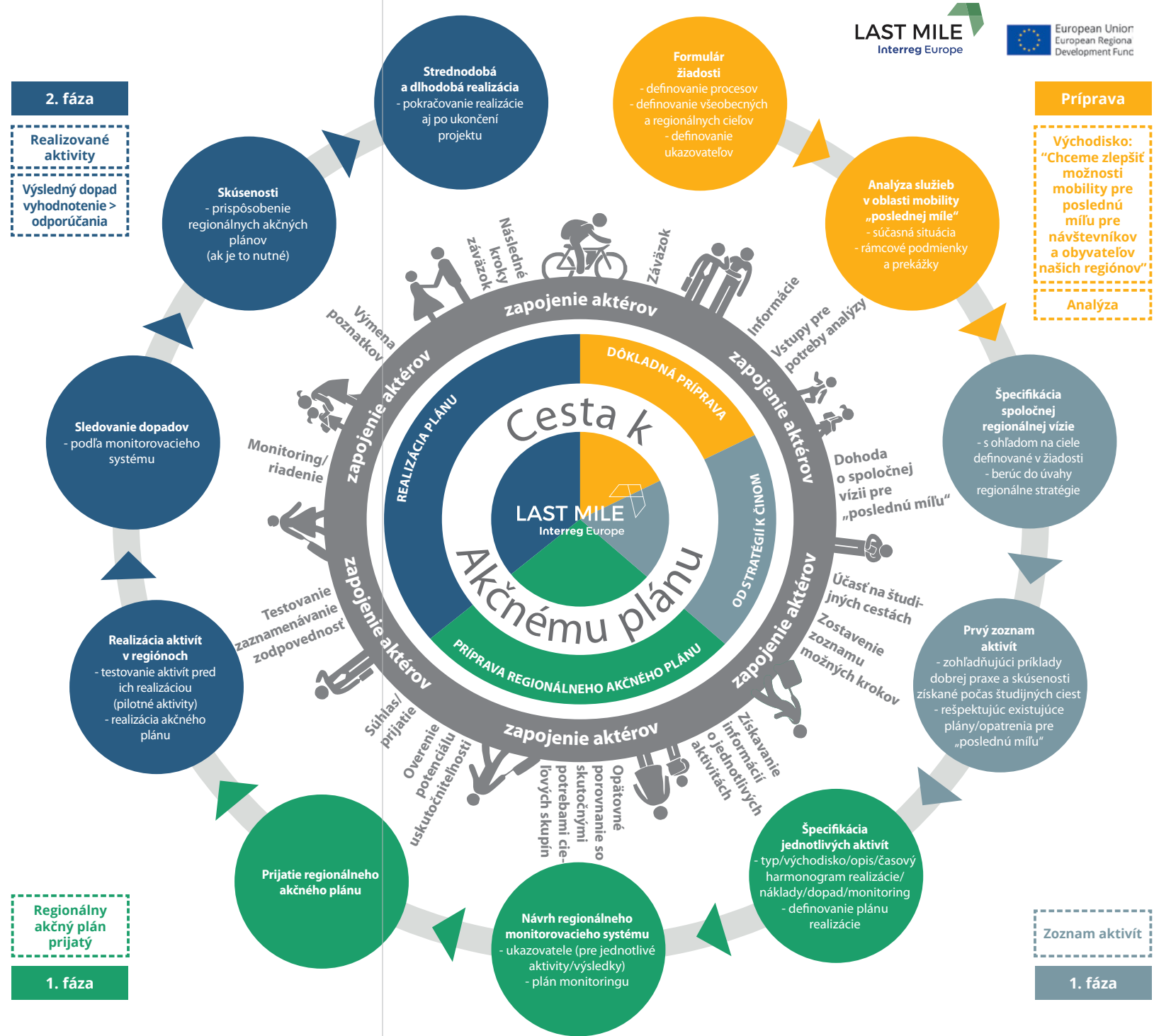
➤ orgány miestnej samosprávy a ich oddelenia

➤ orgány miestnej samosprávy a ich oddelenia

Vychádzajúc z navrhovaných odporúčaní regionálni partneri pripravili individuálne regionálne akčné plány. Tieto obsahujú opatrenia potrebné na zabezpečenie úspešného zavedenia a efektívnej prevádzky dopravných riešení, ktoré by mohli byť odpoveďou na problémy „poslednej míle“ v turistických regiónoch a v odľahlých oblastiach s nízkou hustotou sídel.

Spomínané opatrenia môžu mať rôzne formy. Zameriavajú sa na inštitucionálny a právny rámec, finančné a politické nástroje, konkrétnu realizáciu ponuky udržateľnej flexibilnej mobility, ale aj zvyšovanie informovanosti a propagáciu udržateľnej mobility (najmä medzi turistami).

Regionálne akčné plány zaisťujú zapracovanie poznatkov a skúseností získaných počas medziregionálnej výmeny do regionálnych politík. Definované akcie budú následne realizované počas druhej fázy projektu Posledná míľa (10/2018-09/2020).



**VIAC INFORMÁCIÍ  
O PROJEKTE POSLEDNÁ MÍĽA**

Úplné verzie spoločnej analýzy, regionálnych štúdií, prehľadu základných informácií a regionálnych akčných plánov nájdete na adrese:

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

**SPOLOČNÁ ANALÝZA 1**

**"THE REGIONAL FRAMEWORK CONDITIONS AND BARRIERS OF FLEXIBLE TRANSPORT IN THE PROJECT PARTNER REGIONS"**

**Vydavateľ:** 

**SPOLOČNÁ ANALÝZA 2**

**"STATE-OF-THE-ART OF REGIONAL PUBLIC TRANSPORT SYSTEMS AND PARTICULARLY FLEXIBLE SYSTEMS"**

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

**SPOLOČNÁ ANALÝZA 3**

**"GOOD PRACTICE EVALUATION"**

**Vydavateľ:** 

**ZHRNUTIE**

**"LAST MILE – SUSTAINABLE MOBILITY FOR LAST MILE IN TOURISM REGIONS. SYNTHESIS"**

**Vydavateľ:** 





## Vydala:

Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, n.o.  
Strojárska 3, 040 01 Košice, Slovensko

**Redakcia:** Agentúra na podporu regionálneho rozvoja Košice, Rakúska environmentálna agentúra, komobile w7, Prírodný park Upper Sûre, Krajský úrad pre územné plánovanie Západopomoranského vojvodstva (RBGPWZ)

**Grafický dizajn a DTP:** RBGPWZ, Tonio, s.r.o.

**Počet výtlačkov:** 20

Copyright © LAST MILE, Všetky práva vyhradené.

## August 2018

Neprešlo jazykovou úpravou. Za odbornú, obsahovú a jazykovú úroveň zodpovedajú autori dokumentu. Za obsah tohto dokumentu je výlučne zodpovedné projektové partnerstvo projektu POSLEDNÁ MÍĽA. Vyjadrené názory obsiahnuté v tomto dokumente sú výlučne názormi autorov a nemožno ich pokladať za názory predstavujúce oficiálne stanovisko Európskej únie.

**Trvanie projektu:** fáza 1 - 04/2016 až 09/2018, fáza 2 - 10/2018 až 09/2020

## Zdroje obrázkov a fotografií:

**Obálka:** © LAST MILE

**Strana 4:** © Unsplash

**Strana 5:** © RBGPWZ

**Strana 12:** © RBGPWZ, Roman Klementschtiz

**Strana 13:** © Roman Klementschtiz

**Strana 14:** © RBGPWZ

**Strana 15:** © RBGPWZ, Roman Klementschtiz

**Strana 18:** © RBGPWZ

**Strana 19:** © Ministerstvo pre trvalo udržateľný rozvoj (Luxembursko)

**Strana 20:** © RBGPWZ

**Strana 21:** © RBGPWZ

**Strana 22:** © Prírodný park Upper Sûre

**Strana 23:** © Roman Klementschtiz

**Strana 24:** © RBGPWZ

**Strana 25:** © Roman Klementschtiz

**Strana 30-31:** © Projektové partnerstvo

Všetky snímky podliehajú autorským právam a sú majetkom príslušných vlastníkov.

Projekt POSLEDNÁ MÍĽA je financovaný z Európskeho fondu regionálneho rozvoja prostredníctvom programu INTERREG EUROPE.

Projekt POSLEDNÁ MÍĽA – projektoví partneri:



Orgány všetkých zapojených regiónov spolupracujú s miestnymi skupinami zainteresovaných subjektov, ktoré boli zapojené do interregionálnej výmeny skúseností.

## 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