



# PODRĘCZNIK STRATEGICZNY PROJEKTU SEEMORE

## POLSKA



Produkt cząstkowy projektu SEEMORE o numerze 3.5  
Data przygotowania dokumentu: 26 lutego 2015r.

### Koordynator Projektu:

CINESI Transport Consultants, Hiszpania  
Mr. Lluís da Victoria  
[lvictoria@cinesi.es](mailto:lvictoria@cinesi.es)  
tel. +34 971 77 52 96

Data rozpoczęcia projektu: kwiecień 2012  
Data zakończenia projektu: marzec 2015

### Autorzy niniejszego dokumentu:

Instytucja:  
Horários do Funchal, Transportes Públicos S.A.

Imiona i nazwiska autorów:  
Claudio Mantero, André Freitas, Andreia Quintal

email: [gep@horariosdofunchal.pt](mailto:gep@horariosdofunchal.pt)  
tel: +351 291 705 555  
strona internetowa projektu:  
<http://www.seemore-project.eu>

#### Zastrzeżenie prawne:

Wyłączna odpowiedzialność za treść niniejszego dokumentu ponoszą autorzy. Nie reprezentuje on opinii Wspólnot Europejskich. Komisja Europejska nie bierze odpowiedzialności za jakikolwiek skutek, który może być wynikiem wykorzystania informacji zawartych w niniejszym dokumencie.  
Projekt SEEMORE jest współfinansowany z Programu Komisji Europejskiej Inteligentna Energia Europa w okresie od kwietnia 2012 roku do marca 2015 roku.

## SPIS TREŚCI

1	O PROJEKCIE SEEMORE .....	3
1.1	STRESZCZENIE PROJEKTU .....	3
1.2	KONSORCJUM PROJEKTU SEEMORE .....	3
2	GLOSSARIUSZ .....	4
3	HISTORIA ZMIAN I WERSJI DOKUMENTU.....	5
4	DLACZEGO PODRĘCZNIK STRATEGICZNY? .....	6
5	ZAŁOŻENIA STRATEGICZNE REGIONÓW .....	7
5.1	GŁÓWNE DZIAŁANIA W RAMACH PROJEKTU SEEMORE.....	7
5.2	PROJEKT SEEMORE JAKO MOŻLIWOŚĆ INWESTYCYJNA.....	10
5.3	EFEKTY REALIZACJI PROJEKTU .....	12
5.4	SKŁADNIKI SUKCESU I WARTOŚĆ DODANA PROJEKTU NA POZIOMIE EUROPEJSKIM .....	14
5.5	PRZYSZŁE STRATEGIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA TURYSTÓW .....	17
5.6	WNIOSKI, REZULTATY ORAZ REKOMENDACJE .....	19
6	WNIOSKI KOŃCOWE .....	22
7	LISTA TABEL.....	24
8	ZAŁĄCZNIK – LISTA UCZESTNIKÓW .....	25

# 1 O PROJEKCIE SEEMORE

## 1.1 STRESZCZENIE PROJEKTU

SEEMORE pokazuje, że regionalne podmioty działające w 8 europejskich przybrzeżnych regionach turystycznych są w stanie zmienić zachowania osób odwiedzających te regiony tak, by korzystały one w większym stopniu ze zrównoważonych rodzajów transportu.

Główne cele projektu są następujące:

- podniesienie świadomości odwiedzających na temat zrównoważonej mobilności;
- wzmocnienie współpracy między sektorem mobilności i sektorem turystyki;
- zmianę zachowań transportowych turystów na rzecz zrównoważonych rodzajów transportu; a także
- przekazanie informacji i doświadczeń do innych regionów turystycznych.

## 1.2 KONSORCJUM PROJEKTU SEEMORE

Partner Projektu	Kraj
CINESI Transport Consultancy (koordynator projektu)	Hiszpania
Mallorca Transports Consortium	Hiszpania
Trivector Traffic AB	Szwecja
Association of Local Authorities Fyrbodal	Szwecja
FGM-AMOR Austrian Mobility Research	Austria
Pomorskie Stowarzyszenie Wspólna Europa (PSWE)	Polska
Gmina Choczewo	Polska
Klub Zrównoważonego Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego	Bułgaria
Prowincja Forli-Cesena	Włochy
Central European Initiative	Włochy
Limassol Tourist Development and Promotion Co Ltd	Cypr
Stratagem Energy Ltd	Cypr
Horários do Funchal Public Transport	Portugalia
Local Councils' Association	Malta

**Tablica 1 – Podmioty należące do konsorcjum projektu SEEMORE**



## 2 GLOSSARIUSZ

---

Skróty wykorzystane w niniejszym dokumencie

Skrót	Pełna nazwa
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (Zrównoważony Plan Mobilności Miejskiej)
UE	Unia Europejska

**Tablica 2** Zastosowane skróty

### 3 HISTORIA ZMIAN I WERSJI DOKUMENTU

LP.	Data	Komentarz	Podmiot dokonujący zmian
1.0	26.02.2015	Pierwsza wersja dokumentu przesłana do weryfikacji	CINESI
2.0.	03.03.2015	Ostateczna wersja dokumentu	

Tablica 2: Historia zmian i wersji dokumentu

## 4 DLACZEGO PODRĘCZNIK STRATEGICZNY?

Zawartość niniejszego opracowania przedstawia założenia strategiczne regionów biorących udział w projekcie SEEMORE. Wartością tego dokumentu jest ukazanie zmian co do przyjętych wcześniejszych założeń przez członków konsorcjum projektowego. Najczęściej zmiany te wynikały ze specyfiki regionalnej ale głównie z wymiany doświadczeń dotyczących realizacji założeń strategicznych pomiędzy członkami konsorcjum projektu SEEMORE.

Celem niniejszego podręcznika jest przekazanie informacji oraz praktycznych rad, które wynikają z doświadczeń ośmiu regionów zaangażowanych w zmianę percepcji turystów do zagadnień zrównoważonej mobilności. Pierwszym kluczowym elementem związanym z realizacją założeń strategicznych było uświadomienie podmiotom reprezentującym transport publiczny jak i sektor turystyczny, potrzeby rozpoczęcia współpracy pomiędzy sobą. Podręcznik ten ukazuje bardzo różne sposoby w jakich to członkowie konsorcjum projektu SEEMORE realizowali założenia strategiczne.

Odbiorcami tego opracowania powinny być osoby reprezentujące na szczeblu regionalnym i lokalnym samorządy będące popularnymi destynacjami turystycznymi w całej Europie. Adresatami są również osoby, które reprezentują operatorów transportu publicznego jak i sektor turystyczny.

Niniejsze opracowanie zawiera różne rekomendacje dla powyższych odbiorców. Określone są tutaj również zmiany warunków założeń strategicznych ośmiu regionów zaangażowanych w realizację trzy letniego projektu.

Podczas spotkania członków konsorcjum projektu SEEMORE, które odbyło się 28 stycznia 2015r. na Malcie (lista jego uczestników stanowi integralną część tego opracowania) zostały przeprowadzone dyskusje w małych grupach podsumowujące główne doświadczenia partnerów, przedstawione w niniejszym dokumencie.



Dyskusje grupowe podczas spotkania projektu SEEMORE, które odbyło się na Malcie.

## 5 ZAŁOŻENIA STRATEGICZNE REGIONÓW

### 5.1 GŁÓWNE DZIAŁANIA W RAMACH PROJEKTU SEEMORE

#### 5.1.1 KONCENTRACJA NA LOKALNYCH DZIAŁANIACH

Kluczowym elementem skutecznej promocji turystycznej są stale i ciągle poprawiane działania informacyjne. W ramach projektu SEEMORE, w każdym z regionów, zostało wdrożonych wiele działań, które koncentrowały się na dostarczaniu informacji o zrównoważonej mobilności.

W regionie **Limassol** na Cyprze podjęto działania dotyczące dostarczania materiałów o zrównoważonej mobilności poprzez info-kioski, recepcje w hotelach, banery informacyjne na przystankach autobusowych, a także poprzez artykuły dostępne w prasie i Internecie. Natomiast na **Malcie**, okazało się, że najbardziej efektywnymi działaniami było przekazywanie turystom specjalnych pakietów informacyjnych przez pracowników długodystansowych operatorów transportu publicznego. W regionie **Dobricz** (w Bułgarii) w pierwszej fazie realizacji założeń strategicznych skoncentrowano się na działaniach informacyjnych oraz zmieniających dotychczasową percepcję. Wynikało to głównie z faktu, że dzięki realizacji projektu SEEMORE, po raz pierwszy w Bułgarii działania związane ze zrównoważoną mobilnością zostały odnotowane przez decydentów samorządowych.

W przypadku portugalskiego regionu **Madera**, członkiem konsorcjum projektowego był lokalny operator transportu publicznego, dlatego też działania koncentrowały się na wsparciu publicznego transportu zbiorowego. Wynikało to również, z faktu, że władze regionalne uznały, że kluczowe działania informacyjne kierowane do turystów powinny właśnie dotyczyć potencjału lokalnego transportu publicznego. Na **Majorce** również promowano korzystanie z usług zbiorowego transportu publicznego poprzez wskazywanie różnych alternatyw dojechania do głównych atrakcji turystycznych oraz poprawę funkcjonowania punktów informacji turystycznej.

W szwedzkim regionie **Bohuslän** w trakcie realizacji projektu został opracowany plan lepszego wykorzystania transportu publicznego przez turystów. Następnie zostały stworzone nowe pakiety biletowe łączące możliwości skorzystania z atrakcji turystycznych z biletami transportu publicznego. Dodatkowo stworzono możliwość przewożenia rowerów pociągami, dystrybuowano mapy rowerowe oraz utworzono innowacyjną platformę komunikacyjną pomiędzy osobami reprezentującymi zarówno operatorów transportu publicznego jak i sektora turystycznego.

Na **Pomorzu**, skoncentrowano się głównie na wykorzystaniu internetowych banerów RichMedia w celu (podobnie jak w przypadku bułgarskiego Dobricz) zmiany wśród turystów dotychczasowej percepcji korzystania z różnych form zrównoważonej mobilności.

Współpraca pomiędzy członkami konsorcjum projektowego a osobami reprezentującymi operatorów transportu publicznego, sektor turystyczny oraz samorząd była podstawą do skutecznej realizacji założeń strategicznych. Dlatego też, we włoskim regionie **Forlì-Cesena** ustalono, że najważniejszą kwestią będzie utworzenie Lokalnej Grupy Działania. Do momentu rozpoczęcia projektu SEEMORE, podmioty z tej regionu, nie dość, że nie miały ze sobą żadnych codziennych kontaktów jak i nie znały ani swoich problemów ani wyzwań. Dzięki rozpoczęciu komunikacji zostały wypracowane rozwiązania, takie jak nowe relacje transportu publicznego dostosowane do potrzeb turystów.

### 5.1.2 POSTĘP W POSTRZEGANIU PROJEKTU SEEMORE PRZEZ REGIONALNYCH I LOKALNYCH INTERESARIUSZY

Doświadczenia, które zostały zdobyte w ramach realizacji projektu SEEMORE, pozwoliły władzom regionalnym i lokalnym na zmianę percepcji co do relacji pomiędzy sektorem turystycznym a operatorami transportu publicznego. Uznano, że można zarówno realizować wspólne cele jak i wzajemnie współdzielić te same zasoby. Poprzez szereg działań o charakterze informacyjno-promocyjnym, w **Limassol** udowodniono, że pozytywne zmiany w kierunku rozwoju zrównoważonej mobilności mogą być wdrażane dzięki silniejszym powiązaniom pomiędzy sektorem turystycznym a operatorami transportu publicznego. Dotyczy to głównie kwestii związanej z integrowanymi działaniami informacyjnymi oraz redukcji kosztów operacyjnych wynikających z korzystania z tych samych zasobów i narzędzi.

W szwedzkim **Bohuslän** postęp w realizacji projektu SEEMORE wynikał głównie z dobrej woli Departamentu Planowania regionalnego operatora transportu. Dzięki temu funkcjonuje obecnie platforma komunikacyjna umożliwiająca stałą kontakt pomiędzy operatorem transportu publicznego a podmiotami z sektora turystycznego. W bułgarskim **Dobricz**, mimo braku stabilności politycznej na szczeblu krajowym i lokalnym w trakcie realizacji projektu SEEMORE, samorzady są obecnie świadome zagadnień związanych ze zrównoważoną mobilnością. Zostały również zdobyte praktyczne umiejętności dotyczące tworzenia pakietów turystycznych powiązanych z usługami transportu publicznego. Na **Majorce**, zostały ustanowione porozumienia na szczeblu regionalnym i lokalnym pomiędzy samorządami, podmiotami z sektora turystycznego i operatorami transportu publicznego.

W czasie trwania projektu SEEMORE sytuacja polityczna na **Maderze** była dość stabilna na poziomie regionalnym. Jednakże na poziomie lokalnym, po wyborach w 2011 roku i dojściu do władzy lewicy sytuacja uległa zmianom. Skutkiem tych wyborów były opóźnienia związane z pracami Komitetu Sterującego nadzorującego wdrożenie założeń strategicznych projektu, co skutkowało opóźnieniami we wdrażaniu działań na poziomie lokalnych samorządów. Niemniej jednak, zarówno władze regionalne jak i lokalne uznały znaczenie zrównoważonej mobilności oraz potrzebę realizacji wspólnych celów i optymalnego wykorzystania zasobów. Zakłada się, że po zakończeniu projektu, wszystkie zaangażowane podmioty będą poszukiwały nowych możliwości finansowych, tak aby nie tylko utrzymać ale zwiększać efekty dotychczasowej współpracy. Na **Malcie**, samorzady regionalne i lokalne oraz inne zainteresowane i zaangażowane podmioty uczestniczyły bezpośrednio i pośrednio w realizację projektu. Po zakończeniu projektu otrzymano pozytywne opinie na temat zdobytych doświadczeń i rezultatów częściowych i końcowych. W włoskiej **Forli-Cesena** również zebrano bardzo pozytywne opinie od samorządów nadmorskich gmin uczestniczących w projekcie oraz od operatora transportu publicznego.

Niezależnie od tego ogólnego konsensusu, w przypadku **Pomorza**, realizacja projektu była utrudniona ze względu na lokalną sytuację polityczną. Główną jej przyczyną były zarówno działania związane z przewidywaną lokalizacją budowy elektrowni atomowej na terenie gminy Choczewo, jak i niewystarczającego wsparcia polityk transportowych ukierunkowanych na zrównoważoną mobilność na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym. Uwarunkowania te, spowodowały niedostateczne zrozumienie konieczności współpracy pomiędzy sektorem turystycznym, operatorami transportu publicznego a samorządem. Była to istotna bariera w realizacji projektu, którego założenia strategiczne nie były postrzegane jako kluczowe czynniki sukcesu. W sumie, nie było powszechnego zrozumienia, że takie inicjatywy jak Krajowe Seminarium Transferu Wiedzy były ważnymi działaniami, które zaangażowały najważniejszych i zmieniały ich stosunek do zrównoważonej mobilności na poziomie lokalnym, regionalnym i krajowym



### 5.1.3 ZNACZENIE PROJEKTU DLA DECYDENTÓW NA POZIOMIE LOALNYM

Niektóre z regionów angażując podmioty z różnych sektorów w realizację projektu osiągnęły bardzo dobre rezultaty, natomiast dla innych było to zadanie bardzo trudne.

W **Limassol**, zanim rozpoczął się projekt, rozwój transportu publicznego planowano biorąc pod uwagę tylko potrzeby mieszkańców. Obecnie również potrzeby turystów są już uwzględniane. Powoduje to, że region staje się co raz bardziej „zielony”, w tym sensie, że wprowadzane są dla turystów nowe opcje korzystania ze zrównoważonej mobilności wraz z poprawą jakości usług z tym związanych. Powoduje to obniżenie kosztów związanych z potrzebami transportowymi i umożliwia wydatkowanie większych kwot na inne usługi i produkty, a to ponownie powoduje zwiększenie się zapotrzebowania na usługi oferowane w ramach zrównoważonej mobilności. Wszystko to dzięki ulepszonej jakości usług, które zostały wprowadzone w trakcie realizacji projektu SEEMORE.

W przypadku **Madery**, realizacja projektu SEEMORE była naturalną konsekwencją realizowanego wcześniej również udanego projektu w ramach programu CIVITAS, który również dotyczył kwestii współpracy pomiędzy sektorem turystycznym a operatorami transportu publicznego. Zarówno na **Malcie** jak i we włoskiej **Forli-Cesena** realizacja projektu SEEMORE była wyśmienitą okazją do powiązań potrzeb sektora turystycznego co do zrównoważonej mobilności. Dzięki projektowi udało się te zagadnienia wprowadzić jako wspólną tematykę podczas wspólnych spotkań decydentów reprezentujących różne sektory.

W bułgarskim **Dobricz** doszło do szerokiego konsensusu co do łączenia zagadnień zrównoważonej mobilności i turystyki w ramach projektu SEEMORE. Zarówno samorządy na poziomie regionalnym jak i na poziomie lokalnym wprowadzały materiały dotyczące projektu SEEMORE na swoich stronach internetowych. Zorganizowana w ramach projektu wystawa fotograficzna pozwoliła większej ilości osób zapoznać się z materiałami informacyjnymi dotyczącymi projektu.

Na **Majorce**, projekt SEEMORE jest nadal znany jako "Turystyka poprzez transport publiczny". Na stronie internetowej regionalnego operatora transportu publicznego powstał specjalny dział pod tą samą nazwą. Samorządy, które były głównymi podmiotami zaangażowanymi w realizację projektu, po jego zakończeniu traktują jako sprawę naturalną łączenie zagadnień zrównoważonej mobilności i turystyki. Mieszkańcy wyspy, zdali sobie sprawę, że nowe drogi są dostępne dla wszystkich, również dla nich. Dodatkowo uświadomili sobie, że poprawa jakości świadczonych usług turystycznych też będzie pozytywnie oddziaływać na mieszkańców. Innym przykładem jest szwedzki region **Bohuslän**, w którym to również mieszkańcom ułatwiono dostęp do z pakietowanych ofert atrakcji turystycznych oraz transportu publicznego.

W przypadku **Pomorza**, nie było łatwo zaangażować w realizację wszystkie potencjalne strony, tak aby znacząco zmienić ich percepcję. Osoby z branży hotelarskiej były bardziej skoncentrowane na swoich działaniach biznesowych niż na promowaniu zrównoważonej mobilności. Przekonanie tych osób, co do potrzeb turystów w odniesieniu do usług zrównoważonej mobilności nie było proste. Wynikało to z faktu braku danych potwierdzających korelację promocji tych usług a zwiększeniu przychodów konkretnych obiektów noclegowych.

Na **Maderze**, w początkowej fazie projektu reprezentanci różnych sektorów byli bardzo zaangażowani w realizację projektu. W kolejnych fazach realizacji projektu, nastąpił jednak brak zainteresowania projektem ze strony lokalnego biznesu skupionego w izbach handlowych. Sytuacja ta została pogłębiona po lokalnych wyborach.

## 5.2 PROJEKT SEEMORE JAKO MOŻLIWOŚĆ INWESTYCYJNA

### 5.2.1 MOŻLIWOŚCI, KTÓRE OFEROWAŁ PROJEKT SEEMORE OŚMU REGIONOM

Informacje otrzymane od regionów zaangażowanych w realizację projektu SEEMORE wskazują na zaangażowanie w jego realizację zarówno mieszkańców, turystów ale nade wszystko decydentów reprezentujących różne sektory. Większość z nich została przekonana, że połączenie zrównoważonej mobilności z turystyką jest bardzo opłacalna i zyskowna.

Dzielenie się wiedzą o doświadczeniach związanych z wdrażaniem usług zrównoważonej mobilności kierowanej głównie do turystów zainteresowanych ofertą przemysłu czasu wolnego było podstawą założeń strategicznych projektu SEEMORE. Wszystkie regiony były zainteresowane pozyskaniem tej praktycznej wiedzy.

Wiele działań w projekcie SEEMORE koncentrowało się na transferze wiedzy i doświadczeń zebranych wśród swoich regionów realizujących projekt. Dlatego też w przypadku **Malty** i włoskiej **Forli-Cesena** transfer wiedzy i wymiana doświadczeń podczas Krajowych Seminariów Transferu Wiedzy skutkowałą możliwością łączenia tematyki dotyczącej turystyki jak i zrównoważonej mobilności.

Dzięki realizacji projektu SEEMORE została stworzona nie tylko okazja do wymiany doświadczeń pomiędzy różnymi europejskimi regionami, ale również została wykreowana możliwość współpracy na poziomie regionalnym i lokalnym. Dlatego też, **Bohuslän** wykonano konkretne kroki do uruchomienia działań wspierających zrównoważoną mobilność.

To samo stało się w bułgarskim **Dobriczu**, gdzie w szeregu działań na rzecz zrównoważonej mobilności uruchomiono min. kilka nowych linii autobusowych, 200 nowych miejsc parkingowych w miejscowości Bałczik oraz drogi rowerowe w samym Dobriczu. Warto mieć na uwadze, że również w tym bułgarskim regionie zagadnienia strategiczne dotyczące turystyki i transportu publicznego przed uruchomieniem projektu nie były uznane przez decydentów za priorytetowe. W ramach projektu zorganizowane z powodzeniem szkolenia mimo, że uczestnicy musieli pokryć koszty swojej podróży, a nade wszystko, że nie mieli odpowiednich zasobów i narzędzi w instytucjach, które reprezentowali. Jednakże w ramach projektu udało się zebrać niezbędne informacje do przygotowania SUMP dla Kawarny. Zrównoważony plan mobilności miejskiej został przedstawiony do zatwierdzenia na sesji Rady Miasta Kawarna w marcu 2015 roku.

W hiszpańskim regionie **Majorka**, projekt miał na celu poprawę istniejących już usług, więc też dlatego projekt nie był postrzegany jako okazja inwestycyjna. Ograniczenia budżetowe, które miały miejsce w trakcie realizacji projektu miały realny wpływ na jego realizację. Jednakże w końcowej fazie projektu został ukazany potencjał istniejących narzędzi, które powinny być kierowane do coraz większej grupy turystów.

Na **Pomorzu** wykorzystano szansę na zakup i instalację siedmiu dozowników map turystycznych. Działanie było zarówno bardzo oczekiwane jak i potrzebne. Warto mieć na uwadze, że działania w innych regionach były dla przedstawicieli Pomorza podpowiedzią jakie inicjatywy należy wdrażać w kolejnych latach. Śmiało można stwierdzić, że projekt SEEMORE przyczynił się do rozpoczęcia procesu zmiany percepcji i uświadomienia możliwości rozwojowych.

Najbardziej przekonującym przykładem zmian percepcji związany jest z cypryjskim **Limassol**, gdzie kampanie zmiany świadomości spowodowały zwiększone zainteresowanie wykorzystaniem transportu publicznego, vanów dowożących na lotnisko, jak również zwiększenie korzystania



ruchu rowerowego. Od dekad transport publiczny nie był traktowany jako realna możliwość poruszania się po Limassol. W roku 2013 zarówno transport autobusowy na terenie miasta jak i terenach podmiejskich wzrósł do poziomu 4,5 milionów pasażerów, a w roku 2014 do poziomu 5 milionów (przy czym w roku 2012 jako roku bazowym, poziom wynosił 2 miliony pasażerów). Przez wiele lat, jeżdżenie rowerem nie oznaczało sukcesu materialnego. Osoby jeżdżące samochodami byli traktowani jako osoby bardziej majątne. Jednakże obecnie jeżdżenie rowerem stało się bardzo popularne wśród każdej grupy wiekowej w ciągu całej doby. Naturalnym skutkiem jest stały wzrost widzialnej infrastruktury zarówno dla pieszych jak i cyklistów, a także montażu nowych wiat przystankowych, a nade wszystko poprawie usług transportu publicznego. Lokalny operator transportu publicznego skorzystał z dotacji rządowych, z resztą pozyskiwanie kolejnych dotacji było zawsze głównym priorytetem jego działania. Dzięki realizacji projektowi SEEMORE, doszli oni do wniosku, że mogą zwiększyć przychody poprzez zarówno zwiększeniu popytu na ich nowe usługi transportowe jak i poprawę efektywności ich działania. Reasumując, dostrzegli nowe możliwości biznesowe.

Wspólne działania w ramach projektu SEEMORE związane z komunikacją, współpracą z różnymi zainteresowanymi stronami oraz działania na rzecz rozwoju polityki regionalnej były największym źródłem sukcesu projektu. Warto podkreślić, że stworzone w ramach projektu materiały informacyjne są wykorzystywane na różnych międzynarodowych targach turystycznych, natomiast materiały audiowizualne są publikowane w terminalach i autobusach.

### 5.2.2 CZY WDROŻENIE WIELU DZIAŁAŃ BYŁO PRZYJĘTĄ EFEKTYWNYM ZAŁOŻENIEM STRATEGICZNYM ?

Z ogólnego budżetu projektu SEEMORE wynoszącego prawie 2 miliony euro, osiem regionów wdrożyło łącznie 179 działań lokalnych. Wymiana poglądów na temat zasadności realizacji tylu działań, a możliwości koncentrowania się jedynie na kilku wybranych działaniach była żywo dyskutowana wśród partnerów projektu. Dyskusja ta powinna być również ważnym tematem dla decydentów na poziomie UE, w kontekście ich refleksji na temat definicji przyszłych polityk UE oraz głównych wyzwań dla naszych gospodarek i społeczeństw. Poglądy przedstawicieli regionów mieli zróżnicowane poglądy.

W cypryjskim regionie, jak **Limassol**, gdzie przez długi czas sytuacja w zakresie zrównoważonej mobilności była na bardzo wstępnym etapie, wdrożenie dużej ilości działań o małym budżecie było najlepszym sposobem na ponowne zmianę postrzegania zrównoważonej mobilności zarówno przez mieszkańców jak i turystów. Kampanie dotyczące zmiany świadomości spowodowały podniesienie się jakości dostępnych usług. Prawdopodobnie na Cyprze, w opinii publicznej duże inwestycje mają tendencję do tworzenia różnych barier. Jednakże, w przypadku projektu SEEMORE przy stosunkowo niskiego budżetu udało się z powodzeniem wprowadzić wiele działań.

W szwedzkim **Bohuslän**, małe działania w ramach projektu SEEMORE torowały drogę do bardziej strategicznego przedsięwzięć. Tradycyjnie nowe obszary, takie jak zrównoważona mobilność, powinny być wprowadzone najpierw na małą skalę, a po przeprowadzeniu ewaluacji i wykazaniu, że są one skuteczne, mogą być wprowadzone na większą skalę. Sposób myślenia wśród szwedzkich gmin i regionów brzmi "myśl globalnie, ale działaj lokalnie".

Władze lokalne na hiszpańskiej **Majorce**, sądzą, że byłoby lepiej, aby skupić się na mniejszej liczbie działań i uzyskać naprawdę dobre efekty, zamiast wiele działań o charakterze małych akcji pilotażowych. W poprzednim projekcie, w którym uczestniczyła Majorca i który nadal jest traktowany jako dobry przykład, realizowano mniejszą liczbę działań, która przyczyniła się do bardziej odczuwalnych rezultatów.

Przedstawiciel **Pomorza** uważa, że lepiej byłoby skupić się na maksymalnie dwóch kluczowych działaniach, aby uzyskać bardziej konkretne wyniki. Trzeba mieć jednak na uwadze, że w momencie gdy dany projekt został zatwierdzony do realizacji z wieloma działaniami, trudno je tak zdecydowanie ograniczyć w trakcie jego trwania.

W przypadku **Malty**, doświadczenia zebrane podczas projektu, pozwalają na stwierdzenie, prawidłowa odpowiedź na to pytanie brzmi odpowiednio i „tak” i „nie”. Odpowiedź „nie”, dlatego, że nie było wystarczająco dużo czasu, aby w pełni zrealizować każde z zadań. Odpowiedź „tak”, dlatego, że w przypadku wielu działań można było zwiększyć zainteresowanie partnerów wieloma zagadnieniami strategicznymi. Jednakże, lepiej jednak skupić się na mniejszej liczbie zagadnień. Zbyt duża liczba działań była słabym aspektem projektu SEEMORE. Warto mieć również na uwadze, że gdy ma się ograniczone zasoby finansowe, jest się na swoistej łasce zainteresowanych stron, szczególnie gdy prosi się o ich zaangażowanie w realizację projektu bez możliwości zaoferowania im czy to żadnych funduszy finansowych czy to zespołów ludzkich. W związku z tym przedstawiciele, **Forli-Cesena** stwierdzili również, że lepiej skupić się na mniejszej liczbie działań, zwłaszcza tych, które są w zakresie posiadanych kompetencji, tak aby sukces takich działań był bardziej zagwarantowany.

Realizacja projektu na **Maderze** była sukcesem. Większość działań zostało zrealizowanych, przy czym wyniki tych działań są zadawalające. Na Maderze wiele działań było ze sobą powiązanych ze sobą. Działania te były prawie w całości związane z transportem publicznym, dlatego też skoncentrowano się na działaniach informacyjno-promocyjnych oraz takich, które polepszały jakość oferowanych usług transportowych. Dzięki temu starano się optymalnie wykorzystać środki budżetowe. Jednakże działania związane z e-mobilnością oraz popularyzacją ruchu rowerowego nie zakończyły się pełnym sukcesem ze względu na limity budżetowe.

W bułgarskim **Dobricz** zrealizowano wiele małych działań, których celem było uświadomienie firmom z sektora turystyki i transportu publicznego, że tego typu działania są najważniejszą drogą rozwoju dla ośrodków turystycznych. Po zrealizowaniu wielu działań, kurort turystyczny Albena otrzymała certyfikat „niebieskiej flagi”, potwierdzający zainteresowanym stronom słuszność realizacji wcześniejszych działań. Działania zrealizowane podczas projektu zostały docenione zarówno przez kadrę kierowniczą firm sektora turystycznego, ale nade wszystko przez turystów.

## 5.3 EFEKTY REALIZACJI PROJEKTU

### 5.3.1 NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W ZAKRESIE TURYSTYKI I MOBILNOŚCI

Oprócz przedefiniowania wskaźników, które są zawarte w raporcie ewaluacyjnych projektu SEEMORE, na uwagę zwracają osiągnięte rezultaty. Ogólna ocena sukcesu projektu powinna zawierać zarówno mierzalne i niematerialne wyniki.

W cypryjskim **Limassol**, wzrósł poziom współpracy pomiędzy sektorem transportu a operatorami transportu publicznego. Obecnie można stwierdzić, że wymiana informacji doprowadziła do bardziej satysfakcjonującej współpracy, a nade wszystko lepszej jakości świadczonych usług.

W szwedzkim **Bohuslän** miała miejsce podobna sytuacja co do współpracy pomiędzy sektorem turystycznym a operatorami transportu publicznego. Przed rozpoczęciem realizacji projektu SEEMORE, poziom frustracji i wzajemnych pretensji i nieudowówień był bardzo wysoki. Opracowane i przetestowane z dobrymi wynikami kanały komunikacyjne i nowe usługi, dają szansę na rozpoczęcie nowego wymiaru współpracy między zainteresowanymi stronami.



Na **Maderze** została powołana grupa zadaniowa na poziomie regionalnym składająca się ze specjalistów z dziedziny turystyki jak i zrównoważonej mobilności. Dzięki funkcjonowaniu tej grupy, przedstawiciele ministerstwa ze szczebla krajowego poprzez organizowane Krajowe Seminaria Transferu Wiedzy, mogli otrzymać szczegółowe informacje na temat projektu. Dało to możliwość dalszego transferu wiedzy. Na poziomie lokalnym, natychmiastowe skutki realizowanych działań wynikały głównie z opracowanego wcześniej przewodnika mobilności. Przewodnik ten wypełniał luki szczególnie w transporcie publicznym.

We włoskiej **Forli-Cesena**, projekt SEEMORE umożliwił zwiększenie koordynacji działań pomiędzy podmiotami z różnych sektorów. Doprowadziło to do rozpoczęcia współpracy na rzecz tych samych celów. Dzięki temu na poziomie lokalnym pojawiły się mierzalne rezultaty. Warto mieć na uwadze, dostosowanie do potrzeb turystów czy to funkcjonowania poszczególnych linii autobusowych, czy to udostępniania usług wypożyczania rowerów turystycznych. Efektem projektu jest ulepszona jakość świadczonych usług.

Podobnie na **Malcie**, projekt SEEMORE przyniósł współpracę obu sektorów. Wielce prawdopodobne jest dalsza realizacja wspólnych przedsięwzięć w przyszłości.

Dla bułgarskiego **Dobricz**, SEEMORE był po raz pierwszy w historii projektem, który przybliżył kwestie zrównoważonej mobilności, osobom z sektora turystycznego. Dzięki realizacji tego projektu udało się przeprowadzić proces stworzenia SUMP'a dla pierwszego w kraju miasta Kavarna. Warto mieć na uwadze, że wzrósł również poziom korzystania z nowych połączeń transportu publicznego. Stworzono również nowe zasady polityki parkingowe. Odnotować także należy zwiększenie turystów korzystających z roweru jako środka transportu.

Na **Pomorzu** największą korzyścią wynikającą z realizacji projektu SEEMORE było stworzenie założeń polityki parkingowej w gminie Choczewo. Był to pierwszy tego typu dokument, przyjęty w gminie nadmorskiej w Polsce. Poza tym, dzięki realizacji projektu SEEMORE, udało się przekonać lokalnych operatorów transportowych do wprowadzenia możliwości transportu rowerów na pokładach autobusów. Jednakże, projekt SEEMORE miał ograniczony wpływ na tworzenie odpowiednich transportowych polityk regionalnych, ze względu na zbyt wiele działań projektowych i ograniczone środki finansowe.

Na **Majorce**, została zawarta umowa dotycząca zasad wymiany informacji pomiędzy operatorem transportu publicznego a miejskimi biurami informacji turystycznej. Biura informacji turystycznej mogą liczyć na regularne uaktualnianie informacji zarówno o ofercie usług transportu publicznego jak i innych usług zrównoważonej mobilności. Z drugiej strony, biura informacji turystycznej przekazują operatorowi transportu publicznego regularne otrzymywane informacje od turystów na temat jakości usług zrównoważonej mobilności.

Dzięki tym informacjom, możliwa była w bardzo krótkim czasie odpowiednia korekta i modyfikacja usług. Natomiast reakcja na potrzeby turystów ma później wpływ na lepszą dostępność informacji o usługach transportu publicznego oraz podwyższa jakość świadczonych usług.

## 5.4 SKŁADNIKI SUKCESU I WARTOŚĆ DODANA PROJEKTU NA POZIOMIE EUROPEJSKIM

### 5.4.1 NAJWAŻNIEJSZE OSIĄGNIĘCIA W OBSZARZE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI I TURYSTYKI

Wsparcie polityczne jest z pewnością kluczowym czynnikiem pomyślnej realizacji każdego projektu. Ogólnie można stwierdzić, że regiony, które miały bezpośrednie relacje z władzami krajowymi, takie jak cypryjski Limassol czy Malta są naturalnie lepiej przygotowane, aby zapewnić sobie wysoki poziom wsparcia politycznego. W niektórych przypadkach, jak na Malcie, decydenci polityczni uznali realizację projektu jako element ich programu politycznego. W innych przypadkach, tak jak na Pomorzu, kwestie powiązań zrównoważonej mobilności z turystyką nie było wystarczająco istotne, a to miało decydujący wpływ na rezultaty projektu.

Przyglądając się uważnie, co było przedmiotem dyskusji pomiędzy regionami, można stwierdzić, że **Limassol** zdecydowało o działaniach na rzecz ograniczenia przez turystów ich kosztów związanych z ich pobytem, na rzecz zwiększenia ich satysfakcji korzystania z atrakcji oferowanych przez region. Kiedy turysta korzysta z tańszego transportu publicznego, wtedy to jego wakacyjny budżet się zwiększa i jest bardziej możliwy dla innych sektorów gospodarki. Nowe działania związane z pobudzeniem ruchu rowerowego czy też usługi transportowe związane z dotarciem „z” i „na” lotnisko zostały wzmocnione poprzez kreatywne kampanie promocyjne. Kampanie te zachęcały inne firmy do inwestowania w poprawę jakości oferowanych usług. Projekt „otworzył oczy” wielu osobom i uświadomił im możliwości rozwoju, które nie należałyby zmarnować.

W szwedzkim **Bohuslän**, realizacja SEEMORE stworzyła możliwość chęci współpracy dla obu sektorów (turystyki i transportu publicznego), na rzecz realizacji tego samego celu. Ramy współpracy, który stworzył projekt ułatwił „spotkania i klejenie się do siebie” obu tych sektorów. Departament Planowania regionalnego operatora transportowego oraz stowarzyszenie gmin Fyrbodals były głównymi inicjatorami współpracy sektorowej.

Jeżeli chodzi o **Maderę**, to projekt rozpoczął się w odpowiednim czasie z punktu widzenia reprezentantów zaangażowanych podmiotów. Sektor turystyczny chciał osiągnąć wyższy poziom konkurencyjności, natomiast transport publiczny był bardziej zainteresowany zróżnicowaniem swojej palety usług oraz możliwością podwyższenia ich jakości. Przy jednoczesnym założeniu skorzystania z doświadczeń sektora turystycznego oraz oferowania różnych wysokiej jakości opcji zrównoważonej mobilności, w porównaniu z innymi standardowymi ofertami konkurencyjnych regionów turystycznych.

W przypadku **Pomorza**, współpraca pomiędzy sektorem turystyki a transportem publicznym nie było tak oczywiste, przed rozpoczęciem się projektu SEEMORE. Krajowe Seminarium Transferu Wiedzy organizowane w ramach projektu, pozwoliły na nawiązanie wielu nowych kontaktów pomiędzy uczestnikami projektu. Jednakże niska ilość dostępnych zasobów i ograniczeń czasowych pozwoliła na tylko na dokonanie pierwszych kroków w procesie zmiany percepcji o współpracy obu sektorów.

We włoskiej **Forli-Cesena** głównym czynnikiem mającym wpływ na realizację projektu były kwestie organizacyjne. Dlatego też, została utworzona Lokalna Grupa Robocza, która doprowadziła do podpisania umowy wymiany danych pomiędzy obu sektorami.

Niestety, nie udało się zaangażować aktywnie przedstawicieli partii politycznych i podnieść ich świadomość co do zagadnień strategicznych realizowanych w ramach projektu. W trakcie realizacji projektu brakowało silnego wsparcia politycznego.

Na **Malcie**, niektóre z lokalnych samorządów były zaangażowane ze względu na chęć, pokazania ich wsparcia dla zagadnień, które były niedocenione przez poprzednich polityków. Kwestie zrównoważonej mobilności stały się sztandarowym tematem wielu polityków i będą miały co raz większe znaczenie w następnych wyborach. Powoli, politycy zaczęli angażować się w projekty rozwiązujące problemy transportowe na Malcie. Zwiększenie ilości turystów w miejscach historycznych zwiększyło również popyt na usługi zrównoważonej mobilności.

W **Dobricz**, członek konsorcjum projektu SEEMORE, CSDCS było pierwszym podmiotem, który ustanowił komunikację pomiędzy sektorem turystycznym a operatorami transportu publicznego, co zaowocowało zainteresowaniem ze strony rządu krajowego. CSDCS brał też udział w pracach nad szkicem strategii narodowej. Warto nadmienić, iż również Narodowe Stowarzyszenie Gmin w Bułgarii jest zainteresowane tematyką zrównoważonej mobilności. Pierwszy zrealizowany SUMP w Bułgarii (Kawarna) był częścią projektu SEEMORE. Innym czynnikiem sukcesu projektu było nawiązanie współpracy z właścicielem grupy 50 hoteli zlokalizowanych w ośrodku turystycznym Albana. W momencie, w którym właściciel uświadomił sobie, że polityka zrównoważonej mobilności polegająca na zmniejszeniu ilości samochodów poprzez odpowiednią politykę parkingową czy też np. usługi wypożyczania rowerów, jest ważna dla turystów, to podjął decyzję o zwiększeniu nakładów na wsparcie działań projektowych.

Na **Majorce**, członek konsorcjum projektu SEEMORE, CTM jest również operatorem transportu publicznego. Dlatego też naturalnie zostały wprowadzone prace wdrożeniowe od momentu rozpoczęcia projektu. Rezultaty projektu SEEMORE oznaczają wartość dodaną do sektora turystycznego, więc dlatego też zostały one dobrze przyjęte przez podmioty z tego sektora.

#### 5.4.2 WSPÓŁPRACA W DUŻYM KONSORCJUM PROJEKTOWYM I WSPÓŁPRACA Z INNYMI REGIONAMI PODCZAS KRAJOWYCH SEMINARIÓW TRANSFERU WIEDZY

Mimo początkowych trudności, które zwykle pojawiają się, gdy w ramach konsorcjum projektowego spotykają się podmioty o różnej kulturze korporacyjnej i różnych zwyczajach pracy, można śmiało przedstawić główny wniosek, że dzięki realizacji projektu SEEMORE, regiony zaczęły współpracować ze sobą będąc dla siebie jednocześnie źródłem inspiracji i wskazówek. Wszystkie regiony zgodziły się, że współpraca z innymi regionami turystycznymi jest bardzo ważnym doświadczeniem. Szczególnie ważne jest przedstawianie najlepszych praktyk, które zostały z powodzeniem wprowadzone w innych regionach.

W 2012 roku Cypr stanął w obliczu strasznej sytuacji finansowej spowodowanej brakiem środków finansowych na wdrażanie innowacyjnych rozwiązań w transportowych. Jednakże **Limassol** skorzystał czy to z doświadczeń Madery w zakresie promowania połączeń autobusowych, czy to z doświadczeń La Valetta na Malcie w zakresie polityki parkingowej czy to w przypadku Forli-Cesena w zakresie działań dotyczących parkingów rowerowych. Partnerzy cypryjscy zostali zainspirowani możliwościami wykorzystania szans przy określonych ograniczonych zasobach.



W trakcie projektu, często dyskusje podczas spotkań konsorcjum projektowych były związane z działaniami innych regionów. Działania te były głównym źródłem inspiracji, szczególnie podczas wizyt studyjnych. Omawiano działania planistów transportowych czy to kwestie związane z mapami. W przyszłości, **Limassol** zamierza wdrażać działania, które były prowadzone w innych regionach, np. takie jak audio przewodniki z Madery. **Forli-Cesena** również zamierza wdrażać działania z Madery.

**Pomorze** chce podkreślić, że mimo pewnych pozytywnych kwestii związanych z wymianą doświadczeń, niestety w Komitecie Sterującym projektu SEEMORE nie było partnerów z Europy Środkowo-Wschodniej i to spowodowało stworzenie niewidzialnej bariery pomiędzy krajami nowej i starej UE. Współpraca mogłaby być lepsza, Pomorze argumentuje, jeśli ta bariera kulturowa nie ogranicza do sprawnej realizacji działań.

Partner z Bułgarii ma inne spostrzeżenia. Transfer wiedzy był bardzo udany. Partnerzy bułgarski zaangażowali ponad 50% wszystkich regionów turystycznych. Podczas konferencji projektu SEEMORE w Rumunii, bułgarski partner odnotował zainteresowanie efektami projektu ze strony partnerów z innych krajów bałkańskich. Współpraca z innymi krajami została odnotowana jako ważny element dalszego rozwoju projektu, szczególnie dlatego, że w innych krajach realizowane te same działania mogą mieć również bardzo dobre rezultaty. Dla bułgarskich decydentów bardzo ważne są zarówno dobre wzorce z innych krajów, jak i wytyczne określone przez UE co do realizacji programów i funduszy. Często wykorzystywano hasło: „Jeżeli jesteś Europejczykiem, to nie jeździsz samochodem”.

Na **Majorce** występowały wśród decydentów podobne zachowanie. Często są oni pod wrażeniem projektów europejskich, które stanowią swoistą iskrę do realizacji różnych działań. Bez swoistego parasola UE, decydenci nie rozpoczęliby żadnych działań, które zostały zrealizowane w ramach projektu SEEMORE.



## 5.5 PRZYSZŁE STRATEGIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA TURYSTÓW

### 5.5.1 PRZYSZŁE DZIAŁANIA PROJEKTU SEEMORE

Projekt SEEMORE stworzył solidną podstawę do uruchomienia nowych działań w najbliższej przyszłości. W kilku przypadkach, dostępne budżety zostaną wykorzystane w różny sposób. W innych przypadkach, działania na rzecz innowacyjnych nowych produktów lub usług będą finansowane z zewnętrznych środków publicznych i prywatnych.

Na **Maderze** wiele działań może zostać trwale finansowanych w ramach budżetu rocznego. Przykładami są szkolenia dla urzędników i osób odpowiedzialnych za informację turystyczną, a także utrzymanie aplikacji mobilnej dotyczącej informacji turystycznych i rozkładów jazdy transportu publicznego. Aby pokazać potencjał omawianych działań, można wspomnieć, że Madera szuka obecnie sponsora dla dalszego rozwoju aplikacji mobilnej opracowanej w ramach projektu SEEMORE. Jest to wartość dodana projektu. Działania w partnerstwie z obiektami noclegowymi w przyszłości będą się opierały na sprzedaży usług i nie będą uzależnione od wpływów podatkowych dla samorządu.

Na **Pomorzu**, kampanie internetowe wykorzystujące banery RichMedia stworzyły możliwości kreowania różnych kampanii internetowych kierowanych do ściśle określonych grup docelowych. Przyszła współpraca z zainteresowanymi instytucjami, aby rozwijać tego kampanie jest wielce prawdopodobna.

Jednym z najważniejszych działań wykonanych w ramach projektu na **Madarze** były tłumaczenia na języki obce stron internetowych transportu publicznego oraz innych materiałów informacyjnych. Ze względu na fakt, że tłumaczenia zostały wykonane ich potencjalne przyszłe koszty są znikome. Mapy, które zostały wydrukowane, są również przykładem produktu, który można obecnie oferować do sprzedaży, a to powoduje, że prawdopodobnie nowe wersje map zostaną przygotowane w następnych latach. Szkolenia osób obsługujących punkty informacji turystycznej jest także działaniem, które będzie kontynuowane w kolejnych latach.

Na **Majorce** szkolenia personelu obsługującego punkty informacyjne zostanie rozszerzone o nowe podmioty. Wynika to z faktu, że w trakcie projektu nie wszystkie punkty informacyjne zostały objęte swoistym parasolem projektu SEEMORE. Uzgodniono, że następne szkolenia zostaną pokryte w całości z budżetu członka konsorcjum projektowego CTM, czyniąc je bezpłatnymi.

Co do **Dobricz**, prawie wszystkie działania wykonane w ramach projektu mają trwały charakter. Wynika to z faktu, że inwestycje infrastrukturalne zostały już wcześniej wykonane m.in. wypożyczalnie rowerów, elementy związane z polityką parkingową. Jeżeli chodzi o pakiety informacji turystycznej, to wiele osób zrozumiało ich przydatność, szczególnie w kontekście zwiększenia wykorzystania transportu publicznego. Dlatego też operatorzy turystyczni postanowili nadal finansować to działanie. Ze względu na fakt, że po raz pierwszy w historii Bułgarii, został zrealizowany projekt łączący transport publiczny z turystyką również inne regiony są zainteresowane przeznaczeniem środków finansowych na powielenie tych działań u siebie.

W szwedzkim **Bohuslän**, lokalni interesariusze zamierzają utrzymać stan obecny ale również skutecznie rozszerzać działania. Działanie «rowery w pociągu» zostało już rozszerzone poprzez jego przeskalowanie. Obecnie obejmuje ono w całym regionie wszystkie pociągi podlegające regionalnemu operatorowi transportu publicznego. Dzięki mapom rowerowym, jazda na rowerze

stała się bardziej atrakcyjna, a tym samym kolejne ulepszenia map będą nadal wspierane przez lokalne organizacje turystyczne.

W **Limassol**, transfery autobusowe „z” i „na” lotnisko będzie nadal utrzymywane i rozbudowane. Wynika to z faktu, że to działanie jest bardzo opłacalne. Nowa miejska linia autobusowa, powstała również pod swoistym parasolem projektu SEEMORE. Łączy ona obszar turystyczny z centrum handlowym, które jest również bardzo atrakcyjne i zyskowne. Połączenia autobusowe funkcjonują pięć razy dziennie i będą nadal kontynuowane. Punkty informacji będą nadal udzielać darmowych informacji na temat zrównoważonej mobilności. Wiaty autobusowe wpierające miejskie linie autobusowe, transfer autobusowy „z” i „na” lotnisko, branżowe strony internetowe posiadają odpowiednią dochodową powierzchnię reklamową. Dochód z tej powierzchni, umożliwi dalszy rozwój sieci wiat przystankowych w innych atrakcyjnych miejscach turystycznych. Współpraca stworzona między sektorem turystycznym a transportem publicznym okazała się korzystna dla obu stron. Dlatego też nadal istnieje chęć do kontynuowania współpracy w przyszłości.

Głównym i najważniejszym działaniem w Forlì-Cesena było stworzenie Lokalnej Grupy Roboczej. Władze regionu wierzą, że rozpoczęta współpraca będzie nadal kontynuowana, choć nie jeszcze do końca potwierdzone jaki podmiot w przyszłości zostanie liderem tej grupy. Dlatego też, co raz bardziej potrzebne jest ponowne zdefiniowanie zadań samorządów w funkcjonującej Lokalnej Grupie Roboczej. Ważnym elementem planowanych w przyszłości działań jest również dalsze kontynuowanie działań rozpoczętych w ramach projektu SEEMORE. Regionalni i lokalni operatorzy transportu publicznego co raz bardziej uznają za kluczowe branie pod uwagę potrzeb transportowych przyjeżdżających turystów podczas planowania obsługi usług zrównoważonej mobilności.

Jeżeli chodzi o **Malte**, to członek konsorcjum czyli LCA będzie zarówno pozyskać nowe finansowanie działań jak i utrzymać i rozwijać pakiety usług zrównoważonej mobilności dla turystów. Warto nadmienić, że koncepcja Krajowych Seminariów Transferu Wiedzy projektu SEEMORE odniosła duży sukces i prawdopodobnie zostanie przekształcona w coroczne wsparcie szkoleniowe.

Jako część projektu SEEMORE, zostały przygotowane następujące dokumenty strategiczne, które to zostały przedstawione do odpowiednich ministerstw na poziomie krajowym:

- system rowerów publicznych,
- ruch rowerowym w połączeniu z transportem publicznym;
- rozwój infrastruktury rowerowej.

Obecnie władze krajowe pracują nad przyjęciem tych dokumentów do realizacji wraz z przeznaczeniem odpowiednich środków finansowych na ich realizację.

## 5.6 WNIOSKI, REZULTATY ORAZ REKOMENDACJE

### 5.6.1 DZIAŁANIA SKUTKUJĄCE NAJWIĘKSZYMI REZULTATAMI

Na **Maderze** jednym z najbardziej skutecznym działaniem w ramach realizacji projektu SEEMORE było rozpoczęcie współpracy ze właścicielami sklepów i punktów oferujących różnego rodzaju atrakcyjne produkty dla turystów. Działanie to uświadomiło samorządom, że również szeroko rozumiany biznes jest zainteresowany aspektami zrównoważonej mobilności. Należy stwierdzić, że jest wiele obszarów w ramach tego działania, który wymaga udoskonalenia. Projekt SEEMORE był jednak przełomem w świadomości wielu interesariuszy, że usługi transportu publicznego mogą być opłacalne, jeśli współpraca sektorowa jest odpowiednio wspierana. Warto również nadmienić, że operator transportu publicznego zdał sobie sprawę o niszy rynkowej polegającej na oferowaniu elektronicznego planerów podróży opartych na rozwiązaniach „open-source”.

**Pomorze** zdecydowało się głównie na działania informacyjno-promocyjne zmieniające świadomość zarówno decydentów jak i istniejących oraz nowych użytkowników usług zrównoważonej mobilności. Działanie to było bardzo ważne, w trakcie realizacji projektu SEEMORE, ze względu na fakt zrozumienia, że aspekty zrównoważonej mobilności są coraz ważniejsze dla zwiększającej się grupy osób, o których poparcie zabiegać w kolejnych wyborach samorządowych.

Władze samorządowe na **Majorce** są już przekonane o tym, że sektor turystyczny powinien ściśle być powiązany z transportem publicznym spowoduje długookresowe korzyści. W trakcie realizacji projektu można było odczuć poprawę ogólnej jakości usług turystycznych. W momencie gdy turyści mogą uzyskać potrzebne informacje przed swoim wyjazdem, ich zadowolenie jest zawsze większe. Turyści, którzy wybierają opcje samoobsługowe są coraz większą grupą na Balearach. Osoby te mogą znaleźć informacje we własnym języku za pośrednictwem stron internetowych. Powoduje to zwiększenie atrakcyjności danej destynacji turystycznej.

W przypadku **Dobricz** trudno było określić działania z najszerszymi korzyściami. Wielkie zainteresowanie odnotowano takimi działaniami jak: pakiety usług zrównoważonej mobilności, polityka parkingowa, nowymi możliwościami chodzenia piechotą czy też udoskonaleniami informacji o usługach transportu publicznego.

W **Bohuslän** działania związane z tworzeniem rowerowych map turystycznych jako alternatywnych połączeń, mogą w przyszłości jeszcze bardziej być docenione przez osoby nie korzystające z samochodów. Osoby te mogą być zainteresowane wycieczkami turystycznymi. Jednocześnie, wszystkie inne działania związane z promocją transportu publicznego, takiej jak kampanie informacyjne, oferta specjalnych biletów, możliwość przewozu rowerów w pociągach, mają doprowadzić do zmniejszenia użytkowania prywatnych samochodów w ramach wyjazdów rekreacyjnych. Warto mieć na uwadze, że w Bohuslän mamy do czynienia ze stosunkowo krótkim sezonem letnim oraz stosunkowo dużą liczbą prywatnych letnich domów letniskowych. Powoduje to rozważenie stosowania dodatkowych metod dotarcia do tej grupy osób.

W **Forli-Cesena**, lepsze i bardziej atrakcyjne formy komunikacji zostały określone jako kluczowe narzędzia promocji zrównoważonej mobilności. Zmiana zwyczajów dotyczących korzystania z prywatnych samochodów oraz braku refleksji dotyczącej korzystania z alternatywnych rozwiązań były najważniejszymi celami.

Na **Malcie** uznano, że najważniejszymi działaniami będzie stworzenie bezpiecznej infrastruktury rowerowej oraz organizowanie kampanii zwiększania świadomości bezpiecznej jazdy na rowerze. Podkreślano atrakcyjność korzystania z roweru jako codziennego regionalnego środka transportu.

W przypadku **Limassol**, ruch rowerowy stał się również coraz bardziej modny i przez to popularny. Aby jeszcze bardziej zwiększyć zainteresowanie jazdą na rowerze, lokalni celebryci zostali zaangażowani do jego promowania (wraz z promocją transportu publicznego) w kolorowych czasopismach jako część działań kampanii zmieniającej percepcję i świadomość. Jednakże działanie mające największy wpływ na zmniejszenie korzystania z prywatnych samochodów polegało na stworzeniu nowego połączenia autobusowego „z” i „na” lotnisko. Inne nowe linie autobusowe takie jak np. linia „201”, która połączyła główny dworzec autobusowy z nadmorskimi drogami, spowodowała podczas trwania projektu SEEMORE również do wzrostu popytu na usługi transportu publicznego. Przeprowadzono również inne działania projektowe takie jak np. nowe wiaty autobusowe z tablicami informacyjnymi o rozkładach jazdy czy też bilety autobusowe połączone z bezpłatnymi wejściówkami do muzeów. Kierowcy autobusów informowali o zwiększeniu się ilości pasażerów w okolicach dworca autobusowego, gdzie zostały zamontowane nowe wiaty przystankowe.

### 5.6.2 NAJWAŻNIEJSZE WNIOSKI I REKOMENDACJE DLA REGIONÓW

W przypadku **Madery**, najbardziej ważnym wnioskiem z zakończonego projektu, było stwierdzenie faktu, że rozwiązania technologiczno-informatyczne mogą skutecznie wspierać różne modele biznesowe zastosowane w transporcie publicznym. Zarówno zrównoważona mobilność jak i turystyka muszą obecnie być korzystać z nowych rozwiązań informatycznych. Takie produkty jak audio-przewodniki czy też różne aplikacje mobilne są niezbędne dla regionów turystycznych w dotarciu do turystów. Jednocześnie takie usługi powodują możliwość skorzystania z najlepszych opcji transportowych. Rozwój tych usług sprzyja również partnerstwu publiczno-prywatnemu, który to może wspomóc transport publiczny.

**Pomorze** stwierdza, że w trakcie realizacji projektu, można było stwierdzić widoczną różnicę w świadomości decydentów a osób korzystających ze zrównoważonych środków transportu. Istnieje widoczny brak zrozumienia pomiędzy tymi grupami. Omawiane wyzwanie może być zmniejszone poprzez realizację projektów europejskich.

W przypadku **Majorki** najważniejsze stwierdzenie polega, na skupieniu wysiłków na tych tylko działaniach, które są opłacalne. Na przykład, w przypadku archipelagu Balearów, współpraca z punktami informacji turystycznej oraz rozwój aplikacji mobilnych była bardziej skuteczna niż bezpośrednie działania z poszczególnymi hotelami.

**Dobricz** ma już świadomość, że możliwe jest opracowanie SUMPa dla regionów turystycznych, który jest swoistą gwarancją długoterminowego zrównoważonego rozwoju turystyki. Wiele bułgarskich miast jest związanych z sektorem turystycznym. Dlatego też, SUMP będzie dla nich bardzo istotny, ponieważ spowoduje ustrukturyzowanie strategii i działań operacyjnych. Ponadto, warto podkreślić, że również tour-operatorzy muszą być traktowani jako jedna z określonych grup docelowych. To właśnie oni określają oczekiwania turystów oraz informują ich o tym, czego mogą się spodziewać. Z tego właśnie powodu ważne jest, aby lokalni interesariusze współpracowali z touroperatorami i biurami podróży, tak aby informować turystów o dostępnych opcjach zrównoważonej mobilności (stanowi to wartość dodaną danej destynacji turystycznej i powoduje poprawienie warunków zdrowotnych mniej zanieczyszczonych obszarów).



W **Bohuslän**, realizacja projektu uświadomiła, że współpraca na poziomie lokalnym jest możliwa i opłacalna (nawet przez dwa miesiące sezonu letniego). Niektóre większe inwestycje nie są tak opłacalne.

**Forli-Cesena** podziela nadal opinie, że głównym wnioskiem z realizacji projektu SEEMORE było zarówno utworzenie lokalnego okrągłego stołu, w którym różne zainteresowane strony mogły rozpocząć współpracę dzięki okresowym spotkaniom. Stworzenie przyjaznego w użyciu przewodnika zrównoważonej mobilności, który zawierał ważne informacje łączące aspekty turystyczne z zrównoważoną mobilnością było również bardzo ważne. Przewodnik ten stał się pomocnym narzędziem dla turystów.

To powyższe działanie było również wymienione przez **Malte**, która zwróciła uwagę, że zdobyto doświadczenie w tworzeniu przejrzystych informacji na temat transportu publicznego dzięki kampaniom zarówno promocyjnym jak i zmieniającym i podnoszącym świadomość.

Dla **Limassol**, najważniejszym działaniem było po pierwsze stworzenie zaufania i współpracy pomiędzy sektorem turystycznym a transportem publicznym. Działanie to opierało się na określeniu korzyści przez oba sektory. Kolejnym elementem było dołączenie do współpracy samorządów. Rozpoczęcie współpracy z samorządem jest zawsze łatwiejsze gdy sektor turystyczny i transport publiczny zaczyna wcześniej ze sobą współpracować. Zaplanowane działania powinny mieć określony priorytet, mając również na uwadze, że jego długoterminowe rezultaty, a także działania operacyjne po zakończeniu się projektu wdrożeniowego. Działanie powinno mieć określone konkretne rezultaty, które będą zachęcały interesariuszy do dalszego zaangażowania na rzecz zrównoważonej mobilności. Rozsądne połączenie różnych działań stworzy pozytywną zmianę, która będzie odczuwalna zarówno przez mieszkańców, turystów jak i osób z sektora turystyki jak i transportu publicznego. Spowoduje to trwałą zmianę stosunku mieszkańców i turystów do omawianych działań.

## 6 WNIOSKI KOŃCOWE

Biorąc pod uwagę, w jaki sposób regiony oceniły realizację projektu, istnieje korelacja pomiędzy wdrażaniem z sukcesem projektu, kompetencjami członka konsorcjum projektu SEEMORE, sposobem zarządzania, zaangażowaniem odpowiednich interesariuszy i odpowiednim wykorzystaniem zasobów. W kilku przypadkach sukces realizacji projektu uzależniony jest od poziomem autonomii i skuteczności danego partnera i aktywności grupy interesariuszy.

Na **Maderze**, na przykład, głównym partnerem projektu był operator transportu publicznego, a zatem ukierunkowane działania polegały na poprawie transportu publicznego i usług pokrewnych. Na **Malcie**, dobre relacje z podmiotami szczebla rządowego zaowocowały udanym udziałem długodystansowych operatorów transportu publicznego, takich jak linie lotnicze.

Nawet jeśli w niektórych przypadkach zaangażowanie lokalnych interesariuszy było spowolnione przez bariery kulturowe czy to niepewną sytuację polityczną, wszyscy partnerzy podzielają opinię, że projekt zapoczątkował istotne synergie na poziomie lokalnym i regionalnym. Na podstawie doświadczeń owocnej współpracy, podmioty reprezentujące sektor turystyczny i transport publiczny będą prawdopodobnie nadal współpracować ze sobą w najbliższej przyszłości. Zmiana podejścia wśród interesariuszy na poziomie krajowym i lokalnym wynikała z organizacji Krajowych Seminariów Transferu Wiedzy oraz warsztatów na różnych poziomach. Były to kluczowe działania związane z rozpowszechnianiem rezultatów projektu i inspirowaniem innych regionów do realizacji tego typu podejścia..

Dla większości z regionów, projekt SEEMORE zapoczątkował stan, w którym to decydenci z sektora publicznego i prywatnego zaczęli zdawać sobie sprawę z potrzeb turystów co do zrównoważonej mobilności, biorąc je pod uwagę w swoich działaniach operacyjnych. Wkrótce zdało sobie sprawę, że poprzez zwiększenie oferty transportu publicznego dla turystów, poprzez dostarczanie lepszej jakości usług i bardziej efektywne sposoby komunikowania się również mieszkańcy mogą z tego korzystać. Był to swoisty efekt bumerangu, które powinno się lepiej zbadać w przyszłych projektach.

Projekt SEEMORE udowodnił, w jaki sposób realizowane modele biznesowe mogą być wynikać z udanej kombinacji zaangażowania partnerów prywatnych, technologii informatycznych oraz różnych opcji transportowych. Audio przewodniki, polityka rabatowa, nowe narzędzia reklamowe zostały zrealizowane przez regiony w ramach działań o charakterze pilotażowym.

Jeżeli chodzi o przyjęte przez regiony założenia strategiczne co do wdrażania poszczególnych działań, zarówno w Limassol jak i w regionach, takich jak Madera, Forlì-Cesena, Dobricz i Bohuslän zrealizowano szereg działań o charakterze pilotażowym. Uznano to jako zaletę, ze względu na istniejące różne bariery w przypadku dużych inwestycji. Wszystkie inne regiony podzielają tą opinię, wyjątkiem jest Pomorze, które wyjaśnia, że projekty o ograniczonej liczby środków finansowych są często postrzegane jako mało istotne i dlatego nie uzyskują wystarczającego poziomu zainteresowania społecznego i odpowiedniego wsparcia politycznego. W tym kontekście, Malta podkreśliła, że w projekty, które zawierają wiele działań, są wysoce czasochłonne, a dodatkowo mają bardzo ograniczone środki finansowe, mogą zostać zrealizowane gdy opierają się na dobrej woli zainteresowanych stron co do ich realizacji. Współpraca taka wymaga z jednej strony dużej motywacji oraz kreatywnych rozwiązań, które wzmacniają zaangażowanie stron uczestniczących w realizacji projektu. Przykładem tej tezy jest Bohuslän, gdzie współpraca pomiędzy różnymi partnerami była kluczowym czynnikiem powodzenia w realizacji projektu.



Pomorze jest jedynym regionem, w którym podczas trwania realizacji projektu SEEMORE nie odnotowano znaczących efektów w długofalowej współpracy lokalnych grup roboczych. Sytuacja może ulec znacznej poprawie dzięki zmianie składu rady gminy wynikającej z wyborów samorządowych odbywających się w listopadzie 2014 roku. Wszystkie inne regiony były w stanie stworzyć - w ramach swoich zadań i obowiązków - trwałe partnerstwa, które według przewidywań będą kontynuowane, czym samym należy uznać realizację jednego z głównych celów projektu.

Wsparcie polityczne jest niezbędne, aby uzyskać odpowiedni i zakładany, przez dany region, sukces wynikający z realizacji różnych faz projektu, takich jak: jego przygotowanie, wdrażanie i jego zakończenie. W przypadkach, w których to lokalni politycy czy to na szczeblu lokalnym, regionalnym czy krajowym nie w pełni wspierają projekt, tak jak w przypadku Forlì-Cesena, a zwłaszcza na Pomorzu, cele projektu zostały osiągnięte tylko w ograniczonym zakresie.

Projekt SEEMORE stworzył niepowtarzalną okazję do współpracy z pomiędzy różnymi europejskimi regionami. Dodatkowo spełnił on rolę swoistej dźwigni współpracy na poziomie lokalnym i regionalnym. Współpraca na poziomie konsorcjum projektowego miała ogromne znaczenie, ze względu na możliwość przekonania lokalnych interesariuszy o znaczeniu realizowanych działań.

Krajowe Seminaria Transferu Wiedzy w ramach SEEMORE oraz wizyty studyjne dały możliwość przedyskutowania działań z innymi regionami. Ta wymiana doświadczeń wzmocniła lokalne działania i sprawiła, że ich procesy wdrożeniowe są realizowane przez inne regiony.

Regiony wspólnie podzielają opinię, że działania bez dedykowanego budżetu oraz te, które nie generują zainteresowania firm prywatnych będą wyzwaniem co do ich dalszego utrzymania i rozwoju.

W sumie, dzięki realizacji projektu SEEMORE, możliwe było przekazanie praktycznej wiedzy interesariuszom na poziomie regionalnym co do zwyczajów i potrzeb turystów związanych ze zrównoważoną mobilnością. Stworzono również punkt bazowy, który będzie odniesieniem dla przyszłych projektów i ich pozytywnych efektów. Dodatkowo działania, które zostały zainicjonowane w ramach projektu SEEMORE stworzyły odpowiednie wsparcie polityczne, tak ważne w momencie wdrażania nowych rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności.



## 7 LISTA TABEL

---

Tabela 1 – Podmioty należące do konsorcjum projektu SEEMORE .....	3
Tabela 2 – Zastosowane skróty .....	5
Table 3: Document revision and peer review history .....	5



## 8 ZAŁĄCZNIK – LISTA UCZESTNIKÓW

Lista reprezentantów członków konsorcjum projektowego uczestniczących w dyskusji dotyczącej założeń niniejszego dokumentu podczas spotkania projektu SEEMORE:

LP.	NAZWA PODMIOTU	KRAJ	ROLA W PROJEKCIE	OSOBA REPREZENTUJĄCA
1	CINESI	HISZPANIA	LIDER PAKIETU ROBOCZEGO	Lluís de Victoria
2	CINESI	HISZPANIA	LIDER PAKIETU ROBOCZEGO	Maarten van Bemmelen
3	TRIVECTOR	SZWECJA	LIDER PAKIETU ROBOCZEGO	Caroline Mattsson
4	FGM-AMOR	AUSTRIA	LIDER PAKIETU ROBOCZEGO	Doris Wiederwald
5	CEI-ES	WŁOCHY	LIDER PAKIETU ROBOCZEGO	Sara Baronio
6	FC	WŁOCHY	PROWINCJA FORLÌ-CESENA	Marina Flamigni
7	FC	WŁOCHY	PROWINCJA FORLÌ-CESENA	Elisa Cagnini
8	CSDCS	BUŁGARIA	DOBRICZ	Lucia Ilieva
9	PSWE	POLSKA	POMORZE	Andrzej B. Piotrowicz
10	HF	PORTUGALIA	LIDER PAKIETU ROBOCZEGO MADERA	Claudio Mantero
11	STRATAGEM	CYPR	LIMASSOL	Leonidou Eirini
12	LTC	CYPR	LIMASSOL	Maria Stylianou
13	Bohuslän	SZWECJA	BOHUSLÄN	Louise Robertsson
14	CTM	HISZPANIA	CONSORCI DE TRANSPORTS DE MALLORCA	Antoni Bosch
15	LCA	MALTA	MALTA AND GOZO	Lili Vasileva
16	LCA	MALTA	MALTA AND GOZO	Jimmy Magro
17	CSDCS	BUŁGARIA	DOBRICZ	Lachezar Rossenov