

DOBRE PRAKTYKI W PIGUŁCE

ZBIÓR DOBRYCH PRAKTYCH DOTYCZĄCYCH ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI NA OBSZARACH WIEJSKICH UE

C3, Faza 1



DOBRE PRAKTYKI W PIGUŁCE

Partnerzy projektu Move on Green zidentyfikowali i opisali **51 dobrych praktyk** – tj. działań, które zostały z powodzeniem wdrożone w ich regionach i stanowiły pozytywną odpowiedź na potrzeby miejscowej ludności oraz podmiotów gospodarczych. Są to konkretne przykłady projektów innowacyjnych, które można również wprowadzić w innych miejscach, dlatego mamy nadzieję, że będą stanowić inspirację dla innych regionów.

Celem tych różnorodnych inicjatyw jest **nie tylko obniżenie kosztów, ale również ograniczanie negatywnych skutków transportu pasażerskiego względem środowiska, przy jednoczesnym zapewnieniu i doskonaleniu usług dla mieszkańców obszarów górskich i wiejskich**. Aby ułatwić odbiór niniejszego dokumentu podzielono dobre praktyki na 7 rozdziałów, które najlepiej odzwierciedlają najważniejsze elementy poszczególnych działań. Jednakże, przedstawiane dobre praktyki to kompleksowe rozwiązania, dlatego czytelnicy powinni pamiętać o tym, że dane działanie, choć sklasyfikowane zostało w jednej kategorii, może również odnosić się do innej, ze względu na niektóre aspekty.

- I. Efektywność energetyczna i przyjazne dla środowiska podejście do mobilności*
- II. Transport na żądanie na obszarach wiejskich*
- III. Specjalne inicjatywy w zakresie komunikacji: kwestie społeczne, wypoczynek, turystyka*
- IV. Promocja jazdy na rowerze tradycyjnym i elektrycznym*
- V. Car-sharing, car-pooling, inne wspólne przejazdy*
- VI. Łączenie różnych typów usług w celu obniżenia kosztów*
- VII. Zarządzanie i koordynacja w obszarze komunikacji*

Mamy nadzieję, że prezentowany dokument będzie dla Państwa inspiracją. Aby dowiedzieć się więcej, możecie zapoznać się z bardziej szczegółowym zbiorem wszystkich dobrych praktyk, który dostępny jest na stronie internetowej projektu www.moveongreen.eu oraz na stronie <http://www.umwp.podkarpackie.pl/index.php/fundusze-ue/2007-2013/europejska-wspopraca-terytorialna/mog>.

1. Efektywność energetyczna i przyjazne dla środowiska podejście do mobilności

Efektywność energetyczna znajduje się wysoko wśród priorytetów UE w perspektywie do roku 2020. Do końca tego roku Unia Europejska zakłada 20% obniżenie rocznego zużycia energii pierwotnej w Europie. Komisja Europejska zaproponowała kilka rozwiązań pozwalających na zwiększenie efektywności na wszystkich etapach łańcucha energetycznego, obejmujących produkcję, przetwarzanie, dystrybucję i zużycie końcowe. Rozwiązania te koncentrują się na takich zagadnieniach jak transport publiczny i przyjazne dla środowiska podejście do mobilności, jak również sektor budowlany, w których potencjalnie oszczędności mogą być najwyższe. Partnerzy Move On Green są świadomi tych kwestii i rozpoczęli już wdrażanie projektów innowacyjnych. Jako dowód, zapraszamy do zapoznania się z siedmioma różnymi działaniami opisanymi na następnych stronach.



Szkolenia na temat energooszczędnego prowadzenia pojazdów - Region Teruel, Hiszpania



Rozwój ekonomiczno-społeczny doprowadził do wzrostu wykorzystania samochodów. Prowadzi to do większego zanieczyszczenia i zatłoczenia ulic. Celem szkoleń jest ograniczenie **niekorzystnych skutków oraz promocja bardziej efektywnego i przyjaznego dla środowiska sposobu prowadzenia pojazdów**. Zajęcia adresowane są do kierowców samochodów osobowych. Stosując bardziej energooszczędne metody jazdy jeden kierowca może obniżyć zużycie paliwa o prawie 15% w porównaniu z konwencjonalnym sposobem jazdy.

Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych w okolicy Balatonu - Agencja Rozwoju Innowacji Centralnego Regionu Transdunajskiego – KDRIU, Węgry

Obecnie w większości pojazdów stosowany jest napęd na benzynę/olej lub gaz. Producenci samochodów w ostatnich latach wprowadzili na rynek pojazdy o napędzie elektrycznym, a poza tym trwają intensywne badania nad alternatywnymi źródłami energii, takimi jak promieniowanie słoneczne, woda czy prąd elektryczny, pod kątem ich zastosowania w motoryzacji. Ze względu na ciągły wzrost cen ropy naftowej pojazdy elektryczne stają się coraz bardziej popularne. W związku z tym spółka EON Węgry rozpoczęła **instalację stanowisk ładowania samochodów elektrycznych** na terenie całego kraju. Spółka EON chce zwiększać liczbę pojazdów elektrycznych, które nie powodują emisji CO₂ i jej zdaniem pierwszy krok w kierunku upowszechnienia pojazdów elektrycznych wiąże się z dostępnością stanowisk ładowania, nawet na obszarach wiejskich i oddalonych od większych ośrodków.

Ograniczenie skutków dla środowiska w Tesalii – Region Thessaly, Grecja

Skuteczne metody ograniczania negatywnych skutków dla środowiska obejmują m.in. większy dostęp ludności do informacji na temat komunikacji oraz lepsze systemy planowania trasy i terminów przejazdu publicznymi i prywatnymi środkami transportu. W Regionie Thessaly system biletów elektronicznych umożliwia poprawę sytuacji w wyżej wymienionym zakresie, dzięki połączeniu wszystkich regionalnych środków komunikacji w ramach wspólnej multimodalnej platformy, która jest łatwo dostępna dla ludności. Użytkownicy podają termin i miejsce wyjazdu, a także punkt docelowy, i ta prosta w obsłudze platforma podaje optymalne połączenia multimodalne.

Krótkotrwałe wypożyczenie samochodu elektrycznego za cenę biletu autobusowego w Sagunto - Region Teruel, Hiszpania

Celem inicjatywy jest zapewnienie publicznego transportu w oparciu o system wypożyczania samochodów elektrycznych na krótki termin za cenę biletu autobusowego. Systemy wspólnego korzystania z samochodów o napędzie elektrycznym pozwalają na uzyskanie ogółem oszczędności rzędu ok. 4 - 5 razy w porównaniu z przejazdami samochodem prywatnym na podobnym dystansie. Jest to działanie pionierskie na obszarze Hiszpanii. Wdrożone zostało w Walencji. Inicjatywa odniosła znaczny sukces wśród młodych osób (w wieku 25-50 lat), które stanowią główną grupę klientów.

„Trasa elektryczna” w Regionie Gorenjska - BSC Centrum Wsparcia Biznesowego, Kranj, Słowenia

W środkowej i górnej części słoweńskiego regionu Gorenjska od roku 2010 trwa kampania promująca pojazdy o napędzie elektrycznym i umożliwiającą ich stosowanie. Utworzono sieć dróg przeznaczonych dla samochodów elektrycznych na terenie całego regionu, a także na trasach do Austrii i Włoch. Prowadzi się popularyzację pojazdów elektrycznych (dużych i małych) wśród miejscowej ludności oraz obcokrajowców.



Evo Mobile: Zrównoważony system mobilności na pilotażowym obszarze uniwersytetu i miasteczka akademickiego - Region Teruel, Hiszpania

Trzy miasteczka akademickie Uniwersytetu w Walencji (Blasco Ibañez, Tarongers oraz Burjassot-Paterna) skupiają ok. 70 tys. użytkowników pojazdów samochodowych i potencjalnych użytkowników alternatywnych środków komunikacji. Z powodu znacznych odległości między obiektami uniwersytetu, a także ze względu na ich oddalenie od centrum miasta, studenci zmuszeni są do częstych przejazdów, co przyczynia się do zagęszczenia ruchu samochodów i zanieczyszczenia środowiska. Z tego powodu powstał cluster umożliwiający zbadanie możliwości oferowanych przez samochody o napędzie elektrycznym, jako nowej formy działalności gospodarczej (i komunikacji).



Miękka mobilność w obszarach turystycznych Bohinj - BSC Centrum Wsparcia Biznesowego, Słowenia

Celem dobrej praktyki jest **połączenie zrównoważonego transportu z „zieloną” turystyką na obszarze chronionym**. Działanie dąży do promowania, rozwoju i udoskonalania przyjaznych dla środowiska środków transportu w turystycznym mikro-regionie Bohinj poprzez m.in. oferowanie zniżek na ceny biletów w publicznych środkach transportu oraz/lub obniżanie cen noclegów dla turystów przyjeżdżających publicznymi środkami transportu.

II. *Transport na żądanie na obszarach wiejskich*

Zapewnienie rentownych publicznych środków transportu na obszarach wiejskich od dawna stanowi duży problem na terenie całej Europy. Niska gęstość zaludnienia i duże rozproszenie miejscowości to główne przyczyny niepowodzenia inicjatyw w zakresie transportu publicznego na obszarach wiejskich, co w konsekwencji prowadzi do pogorszenia sytuacji ekonomicznej i jakości życia. „Transport na żądanie” może stanowić rozwiązanie w niektórych sytuacjach, jako **forma usług przewozowych dla ludności**, przy czym zamówienia składane są z wyprzedzeniem, a następnie zbierane i łączone są dzięki nowym technologiom informacyjnym. **Systemy transportu na żądanie różnią się między sobą**, bowiem niektóre realizowane są wyłącznie na podstawie jednoznacznego zamówienia ze strony użytkownika, a inne obejmują z góry ustalone elementy, takie jak miejsce wsiadania i wysiadania, trasa przejazdu, i częstotliwość kursów. Na obszarach wiejskich usługi typu “transport na żądanie” realizują przejazdy łącząc grupy pasażerów lub określone kategorie osób, aby poprawić rentowność działania.

Partnerzy projektu Move on Green zapewniają różne usługi transportowe dla małych izolowanych miejscowości, w których istnieje konieczność zapewnienia mieszkańcom jakiejś formy przewozów grupowych. W ten sposób, dzięki optymalizacji istniejących usług, mieszkańcy uzyskują dostęp do podstawowych świadczeń, w tym do opieki zdrowotnej i edukacji.



Klaster “Transport na żądanie” na obszarach wiejskich - [SODEBUR](#) – [Towarzystwo Rozwoju Regionu Burgos, Hiszpania](#)

Klaster zapewnia usługi transportu na żądanie dla mieszkańców małych odległych wsi posiadających kiepskie połączenia komunikacyjne. Działanie ma na celu ułatwienie dostępu do podstawowych świadczeń poprzez optymalizację efektywności istniejących systemów transportu. Usługa dostępna jest w 9 prowincjach Wspólnoty Autonomicznej Kastylii i León.



TADOU – lokalny transport taxi na żądanie – [Środkowy Region Doubs, Francja](#)

TADOU to usługa transportu na żądanie dostępna dla wszystkich na terenie środkowego Doubs, gdzie nie są realizowane żadne inne formy transportu publicznego. Wszyscy mieszkańcy mogą korzystać z tej usługi podróżując na obszarze regionu oraz do wyznaczonych punktów przesiadkowych poza terytorium regionu.



Multimodalny transport łączący dwa miasta Larissa-Volos: [Region Thessaly, Grecja](#)

Stworzono zintegrowaną multimodalną platformę elektroniczną dla dwóch miast Larissa-Volos w Regionie Thessaly. Pasażerowie będą mieli łatwiejszy dostęp do wszelkich informacji na temat połączeń i opcji oraz uzyskają wiedzę na temat optymalnych połączeń między tymi dwoma miastami. Użytkownik podaje datę, miejsce wyjazdu i przyjazdu, a w następstwie otrzymuje od systemu szczegółowy rozkład jazdy, od punktu do punktu, z uwzględnieniem różnych modalności, w tym przejścia na piechotę.

Dorf-Bus: system transportu publicznego na żądanie w regionie czterech wsi w południowej części [Burgenland, Austria](#)

“Dorf-Bus” to publiczny system transportu na żądanie, organizowany w czterech wioskach w południowej części regionu Burgenland. Usługa zapewnia dostęp do obiektów użyteczności publicznej osobom nieposiadającym samochodów i rekompensuje brak publicznych środków transportu. W ramach tej usługi realizowane są również przewozy dzieci do przedszkoli i szkół.

Wiejski system Taxi w Castellon - Region Teruel, Hiszpania

W prowincji Castellon osoby niepełnosprawne i starsze o ograniczonej mobilności nie miały dostępu do publicznych środków transportu. Ponadto, istniało również zapotrzebowanie na publiczne usługi przewozowe dla dorosłych, młodzieży i dzieci mieszkających w małych wioskach. W związku z tym władze lokalne zawarły umowę z wybraną prywatną firmą taksówkarską, która w ramach tegoż porozumienia oferuje usługi przez całą dobę, w soboty, niedziele i święta. Pojazdy mogą pomieścić 5-8 pasażerów.

III. Specjalne inicjatywy w zakresie komunikacji: kwestie społeczne, wypoczynek, turystyka

Niektóre grupy ludności zamieszkujące obszary wiejskie i górskie mają konkretne potrzeby w zakresie mobilności, jednakże nie posiadają samochodów lub prawa jazdy. Są to m.in. ludzie młodzi, pragnący mieć dostęp do miasta, do szkół czy obiektów rekreacyjnych, a także osoby starsze lub osoby będące w trudnej sytuacji socjalnej. Należy znaleźć przystępne cenowo rozwiązania zapewniające tym osobom dostęp, do różnych form aktywności, czy to związanej z wypoczynkiem czy z innymi potrzebami społecznymi (dojazd do lekarza, domu opieki, świetlicy, itp.).

Ponadto turyści, którzy przyjeżdżają na kilka dni na tereny wiejskie nie zawsze chcą wynajmować samochód. Przedsięwzięcia związane z transportem publicznym mogą w takim przypadku stanowić doskonałe rozwiązanie dla wszystkich: dla poszczególnych osób, całych wspólnot lokalnych, a także - co niemniej ważne - dla środowiska naturalnego.



i. ***Specjalne inicjatywy w zakresie komunikacji: kwestie społeczne***

Wspólne przejazdy dla osób niepełnosprawnych na obszarach wiejskich w Burgos - SODEBUR – Towarzystwo Rozwoju Regionu Burgos, Hiszpania

W październiku 2010, AFAMAR (Stowarzyszenie Rodzin Osób z Chorobą Alzheimera w Merindades) wystąpiło z prośbą do ASAMIMER (Stowarzyszenie na Rzecz Wsparcia dla Osób Niepełnosprawnych Intelaktualnie w Merindades) o przewiezienie chorego, w związku z faktem, że cel jego podróży znajdował się po drodze. Od tego rozpoczęła się współpraca, która stopniowo rozwija się.

Różne stowarzyszenia funkcjonujące na terenie Merindades, prowincji Regionu Burgos, osiągnęły **porozumienie w sprawie rozkładów jazdy, cen biletów i warunków świadczenia usługi**, dzięki czemu obecnie członkowie tychże stowarzyszeń mogą korzystać ze środków transportu oferowanych przez konsorcjum.

Bilet rodzinny: zachęta dla ludności do korzystania z komunikacji publicznej - Województwo Podkarpackie, Polska

Bilet rodzinny ma zachęcić ludność regionu, a zwłaszcza rodziny, do korzystania z publicznych środków komunikacji, co stanowi odpowiedź na wciąż rosnące wykorzystanie samochodów prywatnych. Kupując jeden bilet normalny (w pełnej cenie), właściciel tegoż biletu może podróżować z członkami najbliższej rodziny (współmałżonek i dzieci) – bez dodatkowej opłaty – od poniedziałku do piątku po godzinie 17:00 oraz w soboty, niedziele i święta przez całą dobę, bez ograniczenia.

Usługa przewozowa dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych na obszarze wiejskim w regionie Aragon - Region Teruel, Hiszpania

Instytut Świadczeń Socjalnych Regionu Aragon oferuje wszystkim gminom i podmiotom lokalnym możliwość organizacji przewozów za pomocą publicznych środków transportu dla osób niepełnosprawnych będących w sytuacji zależności lub zagrożenia wykluczeniem społecznym.

Za koordynację usługi przewozów odpowiedzialne są poszczególne samorządy. Decyzje w sprawach technicznych podejmuje pracownik socjalny, któremu wsparcia udziela stosowna instytucja odpowiedzialna za kwestie ekonomiczne i organizacyjne. Pracownik socjalny określa i zleca usługę. Użytkownik nie może korzystać z usługi w dowolny sposób, ale może o nią wystąpić. Trasy określane są zależnie od liczby beneficjentów i liczby zasobów, które można koordynować.

Usługi na wsi dla grup o specjalnych potrzebach – Agencja Rozwoju Innowacji Centralnego Regionu Transdunajskiego - KDRIU, Węgry

Działanie pozwala rozwiązać problemy występujące w małych, odległych wioskach, które nie zapewniają swoim mieszkańcom podstawowych świadczeń. Usługi dla grup o specjalnych potrzebach realizowane są przez władze lokalne i obejmują następujące działania:

Usługi dla poszczególnych osób: dostawa żywności dla starszych samotnych rodzin, zapewnienie opieki domowej, przejazdy do szkół lub innych obiektów oświatowych, itd.

Usługi dla społeczności: pomoc przy organizacji środowiskowych imprez kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych, itp.

Usługi pośrednie, do których zobowiązane są władze lokalne: dostawa gotowych posiłków, powiadamianie ludności o decyzjach podejmowanych przez władze lokalne.



Bus środowiskowy – Zarząd Regionu Burgenland, Austria

Celem usługi pn. “Bus środowiskowy” w Purbach jest poprawa mobilności osób nieposiadających samochodów w celu ułatwienia im udziału w życiu społecznym w gminie, a także spełnienia ich potrzeb (żywność, świadczenia zdrowotne, edukacja, życie towarzyskie, itp.). Ponadto, działanie to zgodne jest z zasadami dbałości o środowisko i stanowi korzystną ofertę dla turystów. Usługa autokarowa funkcjonuje na terenie wsi bez określonych rozkładów jazdy i przystanków. Pasażerowie dzwonią po bus, a on przyjeżdża po nich na ich adres domowy.

Autobus wiejski – Organizacja Non-profit na rzecz rozwoju regionalnego i gospodarczego West Pannon, Węgry

Autobus wiejski, obejmujący usługi dla grup o specjalnych potrzebach, stał się na Węgrzech instytucją. Usługę realizują władze gminne, aby poprawić jakość życia ludności obszarów wiejskich i zapewnić jej dostęp do świadczeń publicznych. Działanie obejmuje **przewóz pasażerów** do ośrodków zdrowia, szkół i do pracy, **dostarczanie żywności i innych zakupów osobom starszym oraz zapewnianie opieki domowej**.



Ulgi samorządowe na rzecz mobilności - Województwo Podkarpackie, Polska



Ulgi samorządowe w zakresie komunikacji publicznej wprowadzono, aby umożliwić poszczególnym grupom społecznym, a także osobom pracującym, codzienny dostęp do środków transportu, a zwłaszcza aby:

- zachęcić wybrane grupy społeczne do większej aktywności,
- zlikwidować zjawisko wykluczenia społecznego (powodowanego przez np. wiek lub niepełnosprawność).

Dzięki ulgom, osoby należące do określonych kategorii społecznych mogą korzystać z przejazdów lokalnymi środkami transportu z biletem za połowę ceny.

Czerwony Krzyż: mobilność dla osób pozostających pod opieką - Region Teruel, Hiszpania

Hiszpański Czerwony Krzyż dysponuje kilkoma dostosowanymi pojazdami z obsługą zapewnianą przez wolontariuszy. Zbierają oni informacje i dane oraz ustalają terminy, a także trasy przejazdu. Działanie polega na przewożeniu osób będących pod opieką do miejsc takich jak: ośrodki zdrowia, szpitale, świetlice, itp. Usługa jest darmowa.



ii. Specjalne inicjatywy w zakresie komunikacji: wypoczynek

Autobus nocny "Night Owl" jako zapobieganie wypadkom drogowym na obszarach wiejskich - SODEBUR – Towarzystwo Rozwoju Regionu Burgos, Hiszpania

Autobus nocny (*Buho*) to usługa publiczna realizowana pomiędzy pobliskimi miejscowościami, w których odbywają się różne uroczystości. Dzięki niej młodzi ludzie udający się na takie wydarzenia nie jadą własnymi samochodami. Głównym celem przedsięwzięcia jest zmniejszenie liczby wypadków drogowych na skutek spożywania alkoholu lub innych używek, a także popularyzacja publicznych środków transportu i w rezultacie zmniejszanie zanieczyszczenia powietrza.

YouthMobile: poprawa mobilności młodzieży na obszarach wiejskich – Ministerstwo Infrastruktury i Rolnictwa Brandenburgii, Niemcy

Projekt ma na celu zwiększenie mobilności młodych ludzi na obszarach wiejskich poprzez zapewnienie bezpiecznego i niedrogiego transportu do klubów nocnych z zastosowaniem tzw. Discobus. Przedsięwzięcie promowane jest wspólnie przez młodzież, władze lokalne, firmy transportowe i właścicieli klubów. Odjazd ze wsi ma miejsce o godz. 22., a powrót o 2:00 oraz/lub 4:00 w nocy. Po drodze autobus zatrzymuje się na czterech przystankach. Cena biletu wynosi 5.00 Euro i posiadacze biletów Discobus uprawnieni są do 50% zniżki na wstęp do klubu. Autobus zapewnia firma transportowa, a kierowcy towarzyszy ochroniarz.



“Disco-Bus” Burgenland, Austria

Młodzi ludzie mieszkający na obszarach wiejskich i nieposiadający dostępu do samochodów prywatnych nie mogą w czasie weekendów swobodnie uczestniczyć w życiu towarzyskim. Zanim wprowadzono usługę Discobus, rodzice martwili się o bezpieczeństwo swoich dzieci (czy osoba, która ma dziecko podwieźć do domu jest na prawdę trzeźwa), lub musieli w środku nocy jechać po dziecko.

Celem inicjatywy jest zapewnienie niedrogich przejazdów dla młodzieży (bilet w dwie strony: 2.00 Euro) w weekendy, przy zachowaniu dbałości o środowisko.



iii. Specjalne inicjatywy w zakresie komunikacji: turystyka

Kolejka „Góra Pelion” – Turystyczna kolejka, jako możliwość zwiększenia atrakcyjności obszarów wiejskich - Region Thessaly, Grecja

Dzięki tej inicjatywie Region Thessaly oferuje turystom przejazdy zabytkową kolejką i umożliwia im zapoznanie się z dziedzictwem kulturowym. Kolejka turystyczna daje możliwość zwiedzania tematycznego, a jednocześnie wspiera przedsiębiorczość i tworzy szanse dla osób działających w wielu sektorach, dlatego stanowi trzon regionalnej strategii turystycznej. Kolejka kursuje regularnie od kwietnia do października, a w pozostałych miesiącach na życzenie, zależnie od



pogody. Pociąg składa się z tradycyjnych drewnianych wagonów natomiast współczesna lokomotywa posiada stylizowaną obudowę, co pozwala wzmocnić doznania kulturowe podczas podróży.

Tramwaj na rzece Gauja: Autobus wodny – Region Vidzeme, Łotwa

Pierwszy tramwaj rzeczny na Łotwie oferuje usługi na rzece Gauja w mieście Valmiera. Kursuje o określonych porach umożliwiając mieszkańcom miasta oraz gościom podziwianie licznych ciekawostek Valmiera od strony rzeki. Jeden rejs trwa ok. 30-40 minut. Tramwaj został wyprodukowany w Valmiera, jest przyjazny dla środowiska i dostępny dla osób niepełnosprawnych. Ten środek transportu znacznie ułatwia zwiedzanie i umożliwia szybki i łatwy dostęp do różnych atrakcji i zabytków turystycznych.



Kolejka wąskotorowa Aluksne-Gulbene - Region Vidzeme, Łotwa

Kolejka wąskotorowa Aluksne-Gulbene oferuje usługi przewozowe mieszkańcom regionu Vidzeme zapewniając im mobilność na co dzień, a dla innych zainteresowanych stanowi atrakcję umożliwiającą oglądanie najciekawszych pod względem krajobrazowym miejsc regionu. Jest to doskonały przykład zastosowania tradycyjnych form transportu w ofercie turystycznej, co umożliwia funkcjonowanie zabytków kulturowych kraju.



IV. Promocja jazdy na rowerze tradycyjnym i elektrycznym

W ciągu ostatnich lat coraz częściej nasuwa się wniosek, że innowacyjne urządzenia przeznaczone do wspólnego korzystania z rowerów stanowią środek lokalnego transportu. Dla turystów, czy dla mieszkańców udających się do pracy rower to przyjemny i praktyczny sposób przemieszczania się. Ponadto, okazuje się doskonałym uzupełnieniem dla samochodów prywatnych czy publicznych środków transportu.

Natomiast rower elektryczny uznawany jest za doskonałą alternatywę do podróżowania na trasie do 30 km (w jedną stronę), również w przypadku dojeżdżania do pracy/szkoły z obszarów wiejskich do ośrodków miejskich, zwłaszcza na terenach płaskich. Rower elektryczny oznacza niskie koszty przejazdów i nie przyczynia się w istotny sposób do efektu cieplarnianego. Na kolejnych stronach przedstawiamy kilka inicjatyw z regionów realizujących projekt MOG.



Regionalny system wypożyczania rowerów w West Pannon - Węgry

Celem działania jest zwiększenie liczby turystów i mieszkańców korzystających z rowerów poprzez zaakcentowanie atrakcyjności tego środka lokomocji. W ramach projektu prowadzono promocję rowerów i udoskonalono infrastrukturę rowerową. Obecnie regionalny system wypożyczania rowerów obejmuje 10+1 stacji. Sieć organizacji turystycznych i rowerowych została wzmocniona, dzięki aktywnej współpracy ze strony gmin.

Nextbike: system wspólnego korzystania z rowerów na wiejskich obszarach w Purbach - Burgenland, Austria

Głównym celem systemu wypożyczania rowerów jest ograniczenie emisji szkodliwych gazów cieplarnianych, zwłaszcza na obszarach wiejskich o niskim zaludnieniu. Ponadto system zwiększa atrakcyjność transportu publicznego poprzez zapewnienie rowerów, które stanowią uzupełnienie mobilności multimodalnej. Projekt Nextbike w skrócie:

- Założenie sieci stacji rowerowych przy dworcach kolejowych i autobusowych, aby stworzyć możliwość dokończenia tras przejazdów publicznymi środkami transportu;
- Duża użyteczność i łatwa procedura wypożyczania;
- Dostęp do rowerów przez całą dobę;
- Niskie opłaty za wynajem.

Centrum rowerowej turystyki górskiej Maestrazgo - Region Teruel, Hiszpania

Centrum Maestrazgo w Teruel oferuje bezpłatnie możliwość uprawiania górskiej turystyki rowerowej. Trasy rowerowe zaczynają się od punktu odbioru, przy którym funkcjonuje biuro obsługi turystów oraz obsługa techniczna rowerów. System oferuje:

- Ponad 100 km oznakowanych szlaków o różnym poziomie trudności;
- Dwa Punkty Odbioru, w tym obsługa rowerów, oraz biuro obsługi turystów;
- Dodatkowe usługi: wypożyczalnia rowerów, parking samochodowy, umywalnie, prysznice, WC, itp.;
- Kilka dodatkowych punktów informacyjnych zlokalizowanych w biurach obsługi turystów, gdzie użytkownicy mogą uzyskać informacje na temat tras, oferty turystycznej, noclegowej, gastronomicznej, itp.;
- Standard jakości szeroko uznawany w kraju.



Przejazdy próbne rowerem elektrycznym na łotwie podczas tygodnia mobilności 2012 - Region Vidzeme, Łotwa

Przejazdy próbne rowerami elektrycznymi zaoferowano mieszkańcom Cesis i Valmiera (miasta w regionie Vidzeme), aby sprawdzić konkurencyjną wartość tego środka lokomocji w porównaniu do innych środków transportu. Rowery wyposażono w specjalne urządzenia GPS / GSM umożliwiające śledzenie długości przejazdów. Uczestnicy korzystali bezpłatnie z rowerów elektrycznych podczas wykonywania swoich codziennych obowiązków służbowych. Próba miała wykazać użyteczność rowerów elektrycznych w realnych warunkach i ich opłacalność. W tym etapie uczestniczyli przedstawiciele czterech grup interesariuszy (władze lokalne i krajowe, firmy prywatne i inni mieszkańcy).



CYCLO: Infrastruktura wspólnego użytkowania rowerów - [Region Epirus, Grecja](#)

Region Ioannina utworzył innowacyjną infrastrukturę rowerową:

- Etap 1: Projekt nowoczesnej i bezpiecznej ścieżki rowerowej;
- Etap 2: Pilotażowe zautomatyzowane stacje wymiany rowerów w Igoumenitsa.

Projekt przewiduje utworzenie dwóch inteligentnych zautomatyzowanych stacji wymiany rowerów oraz 70 miejsc parkingowych w gminie z bezpośrednim dostępem do stacji rowerowych. Na każdej zautomatyzowanej stacji znajduje się 10 rowerów. Użytkownicy rejestrują się do systemu i otrzymują kartę elektroniczną uprawniającą do korzystania z rowerów publicznych. System w niedługim czasie będzie dostępny przez Internet. Obecnie usługa jest darmowa (przy ograniczeniu jednokrotnego korzystania do 4 godzin).

**“Mogę zrobić więcej stosując rower elektryczny” - [Gorenjska, Słowenia](#)**

Założeniem projektu jest popularyzacja rowerów jako aktywności rekreacyjnej przyjaznej dla środowiska i sprawiedliwej społecznie. Opracowano zorientowany na użytkownika program jazdy na rowerach elektrycznych po terenach wiejskich regionu Gorenjska i w ramach projektu pilotażowego zakupiono rowery elektryczne z oprzyrządowaniem dla dwóch wybranych punktów informacji.

Częścią tego samego projektu były działania promocyjne, informacyjne, edukacyjne i motywacyjne dotyczące rowerów elektrycznych. Ich celem było zwiększenie świadomości na temat pozytywnych skutków jakie zrównoważone formy transportu niosą dla środowiska naturalnego oraz dla poprawy jakości życia.



V. Car-sharing, car-pooling, inne wspólne przejazdy

Każdego roku 20 mln. samochodów podróżuje po drogach na obszarach wiejskich i podmiejskich¹. Na przykład we Francji każdego dnia używa się 20 milionów samochodów. Pojazdy te wykorzystywane są codziennie, dla celów służbowych i osobistych, przy przejazdach na niewielkich odległościach. Bardzo często w każdym z pojazdów jedzie tylko jedna osoba. Poza tym regularnie nie są wykorzystywane w pewnych okresach (np. podczas weekendów przez osoby/rodziny głównie stosujące samochody przy dojazdach do pracy, albo w tygodniu/wieczorami przez rodziny, które nie potrzebują samochodu, aby dojechać do pracy). W takiej sytuacji można kwestionować zasadność posiadania samochodu. Wydatki związane z przejazdami stanowią ważną część budżetu gospodarstwa domowego, zwłaszcza dotyczy to rodzin uzyskujących dochody na poziomie niskim lub średnim, a takich rodzin jest wciąż sporo na terenach wiejskich i podmiejskich. Ponadto, należy również pamiętać o niekorzystnym wpływie tak licznych przejazdów realizowanych przez pojedyncze osoby na środowisko naturalne.

Stąd pojawia się zainteresowanie tańszymi rozwiązaniami pozwalającymi z jednej strony na korzystanie z samochodów, a z drugiej na obniżenie kosztów eksploatacji. Na terenie całej Europy pojawiło się kilka pomysłów dotyczących wspólnego użytkowania pojazdów. Władze często zachęcają do wspólnych przejazdów, zwłaszcza w okresach dużego zanieczyszczenia i rosnących cen paliwa. Jednak istnieje też konieczność zmian w przepisach prawnych, np. w zakresie ubezpieczenia pasażerów podczas wspólnych przejazdów.

W tym rozdziale prezentujemy kilka dobrych praktyk dotyczących “car-pooling”, “car-sharing” i innych podobnych rozwiązań opracowanych przez partnerów Move On Green, ale zaczniemy od przypomnienia definicji stosowanych tu pojęć.

Car-sharing (w Wielkiej Brytanii znane też jako “kluby samochodowe”) to system wypożyczania pojazdów na krótki termin, często liczony na godziny. Jest to opcja atrakcyjna dla klientów okazjonalnie korzystających z samochodów oraz dla tych, którzy czasem chcą mieć dostęp do pojazdu innego rodzaju niż stosowany na co dzień. Organizacją wypożyczającą może być podmiot gospodarczy; w innych przypadkach użytkownicy tworzą spółki, agencje publiczne, spółdzielnie lub grupy nieformalne²; w jeszcze innych wypożyczający to osoby prywatne.

¹ Raport dotyczący mobilności i transportu na obszarach wiejskich « *Rapport sur la mobilité et les transports dans les territoires ruraux* », Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, France 2011

² Wikipedia (z języku angielskim), Car sharing

Carpooling³ (również: **wspólna jazda**, **podwożenie**, oraz **covoiturage** w języku francuskim), to wspólne korzystanie z pojazdu tak, aby więcej niż jedna osoba podróżowała samochodem na danej trasie.

Dzięki temu, że więcej osób korzysta z pojazdu, carpooling obniża dla każdego z użytkowników koszty transportu, takie jak koszty paliwa, czy opłaty drogowe, a także zmniejsza stres związany z prowadzeniem pojazdu. Ponadto carpooling jest postrzegany jako bardziej przyjazna dla środowiska i zrównoważona forma przemieszczania się, ponieważ prowadzi do obniżenia emisji dwutlenku węgla, liczby pojazdów na drogach, oraz potrzebnych miejsc parkingowych.



Transport lokalny w Wigtownshire: wspólne przejazdy, jako sposób na lepsze wykorzystanie pojazdów - [Rada Regionu Shetland Islands, Wielka Brytania](#)

Przedsięwzięcie polega na wprowadzeniu wspólnych przejazdów dla różnych organizacji lokalnych w celu lepszego wykorzystania posiadanych samochodów. Cele działania to: opracowanie zrównoważonego modelu przejazdów umożliwiającego **wspólne korzystanie z zasobów**: zapewnienie rentowności pod względem operacyjnym i finansowym oraz poprawa jakości, dostępności i elastyczności rozwiązań w zakresie transportu na obszarach wiejskich Szetlandów.

Projekt badał możliwość wprowadzenia łączonych przewozów przy współpracy takich podmiotów jak: Rada Regionu, lokalna spółka przewozowa (Swestrans), pomoc społeczna, szkockie pogotowie ratunkowe, miejscowy zarząd brytyjskiej służby zdrowia oraz istniejący przewoźnik lokalny.

Partnerem realizującym przewozy było istniejące miejscowe przedsiębiorstwo transportowe, wykonujące usługi lokalne oraz niektóre przewozy na rzecz służby zdrowia i opieki społecznej. Firma ta wcześniej wdrożyła system rezerwacji i planowania przejazdów stosowany w ramach tego przedsięwzięcia.

³ Wikipedia (z języku angielskim), car pooling

Chociaż w pierwszej (zakończonyj) fazie projektu udostępniono tylko 3 pojazdy, wyniki były zadowalające i projekt jest ponownie realizowany:

- 1451 przejazdów;
- 18808 pasażerów;
- Łączna długość przejazdów: 38857 mil;
- Wzrost wykorzystania pojazdów o 20%;
- 95% ankietowanych pasażerów oceniło pojazdy i usługi jako bardzo zadowalające.

FLINC – Wykorzystanie i promocja systemu wspólnych przejazdów „flinc” w dwóch regionach wiejskich Brandenburgii - Brandenburgia, Niemcy

System stwarza możliwość kontaktu dla osób zainteresowanych wspólnymi przejazdami. Jest to cenne uzupełnienie dla systemu komunikacji oferowanego w regionie wiejskim, zwłaszcza poza godzinami szczytu (późno po południu, wieczorem, w nocy, podczas weekendów).

Usługa istniała wcześniej, ale nie była wykorzystywana w regionach. Ministerstwo przeprowadziło kampanię informacyjną na temat systemu - opracowano ulotki, plakaty, banery, informacje prasowe i telewizyjne, a także strony internetowe. Kampanię prowadzono w szkołach, firmach i za pośrednictwem różnych stowarzyszeń, aby dotrzeć do jak największej liczby ludności.



Autobus wiejski w Kolsillire; pasażerowie układają rozkład jazdy przez stronę internetową, a jeden z nich pełni funkcję kierowcy - Szwecja

W miejscowości Kolsillire, w regionie Vasternorrland w Szwecji, opracowano usługę transportu publicznego na żądanie, gdzie pasażerowie sami podają parametry podróży na stronie internetowej, a ponadto jeden z nich pełni funkcję kierowcy w trakcie danego przejazdu.

Wynajęto pojazd z 9 miejscami i stworzono portal www.byabussen.se we wrześniu 2010, gdy usługa ruszyła.

Mieszkańcy zakładają konto na portalu i mogą zabukować miejsce na już rozpisany kurs, albo stworzyć nowy, a zarejestrowani kierowcy mogą prowadzić pojazd na danej trasie.



ZIVI: Platforma dla potrzeb wspólnego korzystania z samochodów - [KDRIU, HU](#)

Zivi, nowoczesna i przyjazna dla użytkowników strona internetowa oferuje możliwość podróżowania za przystępną cenę i w wygodny sposób. **Dzięki tej platformie kierowcy i podróżni mogą skontaktować się ze sobą.** Oprócz strony internetowej, system posiada swój profil na Facebook'u, który obserwuje 13 tys. osób. Jeśli chcemy dowiedzieć się czegoś więcej na temat kierowcy, możemy znaleźć dodatkowe informacje na jego/jej temat w bazie danych na Facebook'u.



Carpooling w Polsce - Województwo
Podkarpackie, PL

Mieszkańcy Podkarpacia poszukują osób podróżujących w tym samym kierunku na stronach internetowych przeznaczonych wyłącznie dla potrzeb carpoolingu (carpooling.pl) oraz na witrynach społecznościowych (np. Facebook), a także na portalach władz lokalnych i witrynach ogłoszeniowych (np. Gumtree, www.rzeszowiak.pl). Carpooling rozwija się z uwagi na potrzebę wyszukania wygodniejszych form podróżowania, co spowodowane jest m.in. nieodpowiednią liczbą połączeń środkami komunikacji publicznej między miasteczkami, miastami i wsiami, czy też ich brak na niektórych trasach, a także z uwagi na wysokie koszty przejazdów. Stosowana w Polsce metoda określania cen:



Koszt paliwa + 10%

Liczba osób w samochodzie

VI. Łączenie różnych typów usług w celu obniżenia kosztów

Inicjatywy opisane w niniejszym rozdziale pokazują w jaki sposób istniejąca na obszarach wiejskich infrastruktura transportu publicznego (dworce autobusowe, personel, pojazdy i przystanki) może być wykorzystana przez inne usługi w celu obniżenia kosztów oraz/lub emisji. Jednym z przykładów jest wykorzystanie autobusów kursowych, które oprócz pasażerów mogą przewozić towar stosując w tym celu dostępne miejsce na bagaż. Dzięki zapewnieniu dodatkowego źródła finansowania takie rozwiązanie pozwala utrzymać publiczne usługi komunikacyjne na obszarach wiejskich, a także rozszerzyć ich ofertę na okresy poza godzinami szczytu. Opiszemy również przypadki ponownego uruchomienia małych dworców kolejowych oraz przykład bardzo efektywnych usług pocztowych.

KOMBIBUS: w jaki sposób potencjał publicznych środków transportu można wykorzystać dla potrzeb innych usług - Brandenburg, Niemcy

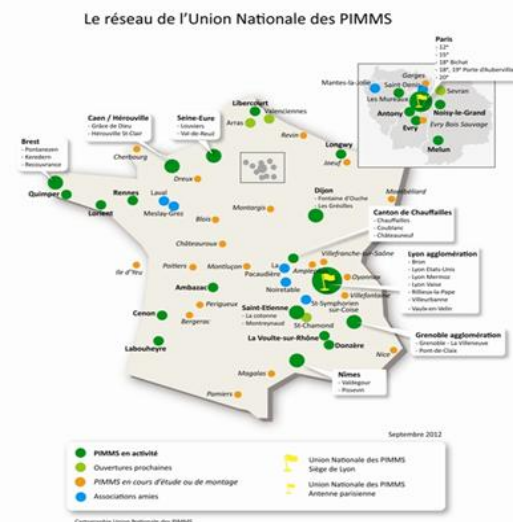
W Brandenburgii autobusy kursowe, oprócz pasażerów przewożą towar wykorzystując do tego celu dostępne miejsca na bagaż. W przypadku autobusów z obniżonym wejściem towar przewożony jest w przyczepie. System transportowy KombiBus jest wprowadzany w dwóch etapach:

- dla podmiotów komercyjnych (w trakcie realizacji);
- dla pozostałych (od września 2013).



PIMMS w Kantonie de Chauffailles – łączenie kilku usług w jednym miejscu – Francja

System PIMMS (informacje, pośrednictwo i punkt wielousługowy) polega na połączeniu w jednym miejscu kilku usług, takich jak punkt informacyjny na temat komunikacji publicznej oraz sprzedaż biletów, obsługa klienta zakładów dostarczających wodę, energię elektryczną, itp. Obecnie we Francji działa 49 punktów PIMMS. Dzięki zgrupowaniu kilku usług w jednym miejscu użytkownicy systemu PIMMS mają dostęp do dostawców usług w jednym miejscu. Ponadto obniżone zostały koszty operacyjne każdego dostawcy usług. W przypadku Kantonu Chauffailles rozwiązanie to pozwoliło na ponowne uruchomienie zamkniętej kilka lat wcześniej stacji kolejowej, dzięki czemu mieszkańcy mają znowu dostęp do informacji oraz mogą kupować bilety na przejazdy kolejowe.



Mobilne usługi pocztowe - Agencja Rozwoju Innowacji Centralnego Regionu Transdunajskiego - KDRIU, Węgry

Usługi poczty mobilnej oferowane są w miejscowościach, gdzie ludność nie przekracza 600 osób. Działanie polega na tym, że mobilna/objazdowa poczta, czyli listonosz odwiedza samochodem poszczególne miejscowości zgodnie z ustalonym codziennym rozkładem jazdy. Inicjatywa taka została podjęta, ponieważ na terenie kraju nie ma odpowiedniej liczby urzędów pocztowych. Ich brak szczególnie mocno odczuwany jest na wsi.

Aby zapewnić opłacalność, mobilne usługi pocztowe oferują wiele różnych świadczeń, takich jak:

- dostarczanie i przyjmowanie; listów/paczek/przesyłek/czeków;
- przekazy pieniężne i renty/emerytury;
- wypłaty gotówki (mobilne usługi bankomatowe);
- usługi dodatkowe: sprzedaż loterii/gazet, itp.



W praktyce, każde gospodarstwo otrzymuje kartę ze znakiem informującym o chęci skorzystania z usługi (połączoną z samochodem listonosza za pomocą sygnału). Mieszkańcy domu wieszają ją na bramie albo w miejscu widocznym z ulicy.

Jeśli podczas objazdu listonosz nie zastanie nikogo w domu, zostawia awizo w skrzynce pocztowej trzy razy. Jeśli przy kolejnych trzech wizytach nadal nikogo nie ma w domu, można odebrać lub nadać przesyłkę w wyznaczonym urzędzie pocztowym. Ponadto, użytkownicy mogą wystawić upoważnienie dla sąsiada lub innej osoby do odebrania paczki lub emerytury.

VII. Zarządzanie i koordynacja w obszarze komunikacji

Przeważnie na tym samym terenie istnieje kilka podmiotów odpowiedzialnych za różne kwestie związane z transportem. We francuskim regionie Auvergne, w którym realizowana jest jedna z opisanych przez nas dobrych praktyk, istnieje 13 podmiotów uczestniczących w organizacji transportu. Każdy z nich zajmuje się organizacją transportu na własnym terenie. Dlatego konieczna jest efektywna koordynacja działań podejmowanych przez te różne rodzaje podmiotów. Ponadto, niektórzy partnerzy MOG podejmują inicjatywy na rzecz koordynacji oferty różnych środków transportu: publicznych i prywatnych, kolejowych, autobusowych i rowerowych, itp.

Dzięki skutecznej koordynacji pasażerowie mają ułatwiony dostęp do informacji na temat istniejących opcji i uzyskują wiedzę w zakresie pełnej oferty przewozowej, co pozwala im na optymalizację przejazdów z jednego miejsca do innego. To z kolei niewątpliwie przyczynia się do wzrostu wykorzystania infrastruktury transportu publicznego przez pasażerów, i w konsekwencji prowadzi do większej stabilności społecznej, ekonomicznej i środowiskowej.



Reorganizacja lokalnej komunikacji samochodowej - Rada Regionu Shetland Islands, Wielka Brytania

Rada Regionu Shetland Islands od roku 2011 przeznaczyła duże środki na zbudowanie i zlecenie obsługi sieci przystępnych cenowo publicznych usług transportowych na terenie Szetlandów.

Proces rozpoczęto od **zidentyfikowania i uszeregowania czynników decydujących o zapotrzebowaniu na przewozy lokalne**, m.in.

praca, edukacja, dostęp do opieki zdrowotnej, dostęp do placówek handlowych, życie społeczne i wypoczynek, zewnętrzne połączenia transportowe, turystyka.

Następnie proces obejmował kilka etapów: analiza tradycyjnych metod zlecania usług oraz udoskonalenie stosowanej procedury przetargowej, uzgodnienie specyfikacji pojazdów, analiza stosowanych opłat i wreszcie uproszenie systemu informacji pasażerskiej (mapy tras i format rozkładów jazdy).



Multimodalny transport łączący dwa miasta Larissa-Volos - Region Thessaly, Grecja

Zintegrowana multimodalna platforma elektroniczna dla dwóch miast Larissa-Volos w Regionie Thessaly została stworzona w celu zapewnienia użytkownikom informacji na temat **ewentualnych opcji w zakresie integracji połączeń** pomiędzy tymi dwoma miastami i jednostkami administracyjnymi. Obecnie system jest testowany i zostanie wkrótce ogólnie udostępniony dla ludności. Zarówno Larissa, jak i Volos, posiadają własny system samochodowej komunikacji miejskiej, a także połączenia kolejowe. Wszystkie dostępne opcje będą uwidocznione we wspólnej wyszukiwarce.

Dzięki platformie pasażerowie będą mieli łatwiejszy dostęp do wszelkich informacji na temat połączeń i dostępnych opcji oraz uzyskają wiedzę na temat zintegrowanej oferty transportowej w zakresie przejazdów między tymi dwoma miastami. Użytkownik podaje datę i miejsce wyjazdu oraz przyjazdu i otrzymuje informację zwrotną na temat optymalnego rozkładu jazdy z uwzględnieniem różnych modalności, w tym przejścia na piechotę.

Proces koordynacji działań podmiotów organizujących transport w Auvergne - Francja

W regionie Auvergne istnieje 13 podmiotów uczestniczących w organizacji transportu (AOT), przy czym każdy z nich funkcjonuje na innym terenie; ich działania w pewnym stopniu mogą się pokrywać. Od 2008 roku realizowany jest proces umożliwiający lepszą koordynację działań 13 AOT i pozwalający na organizację lepszych publicznych usług przewozowych w całym regionie. W zależności od wielkości i rodzaju terenu (obszar miejski Clermont-Ferrand czy gminy wiejskie) wykorzystywane są różne środki transportu (kolej, autobusy). Rozpoczynając proces koordynacji Rada Regionu zorganizowała w październiku 2008 r. konferencję, podczas której przeprowadzono istotne rozmowy umożliwiające podjęcie uzgodnień w sprawie koordynacji działań AOT. Prace wstępne trwały rok i w dniu 15 października 2009 r., porozumienie w sprawie rozwoju intermodalnego transportu publicznego w regionie podpisane zostało przez 13 podmiotów AOT (*Protocole d'accord "pour le développement de l'intermodalité dans les transports publics en Auvergne"*). Od początku wszystkie podmioty AOT uczestniczyły w pracach (choć angażowały się w różnym stopniu). Proces jest realizowany od tego czasu i przeprowadzono kilka działań. Na tym etapie nie jest określony termin zakończenia procesu.

Autobus Alpejski – Szwajcaria

Autobus Alpejski, z założenia, oferuje przewozy grupowe tam, gdzie nie istnieją usługi publiczne, ale występuje zapotrzebowanie, zwłaszcza ze strony turystów. Autobus kursuje w 10 regionach Szwajcarii. Usługi dla danej lokalizacji opracowywane są przez samorządy i miejscowe przedsiębiorstwa, przy wsparciu ze strony Stowarzyszenia „Autobus Alpejski”. Proces przygotowania nowej trasy trwa ok. półtora roku, od momentu pojawienia się pomysłu i podjęcia współpracy przez stosowne podmioty do chwili uruchomienia kursów.



Celem stowarzyszenia jest zachęcanie ludzi do zmiany środka transportu: tam gdzie dawniej jechali prywatnymi samochodami obecnie mogą dostać się przy pomocy środków transportu zbiorowego. Tak więc priorytet przyjęty ze względu na dbałość o środowisko to tworzenie nowych usługi pod marką Autobusu Alpejskiego.

Koordinacja mobilności w Mielcu i okolicach - Województwo Podkarpackie, Polska

Działania koordynacyjne polegały na wprowadzeniu zintegrowanego systemu komunikacji na dużym obszarze geograficznym (miasto + okoliczne wsie).

W pierwszej fazie zawarte zostało porozumienie między miastem Mielec a pozostałymi gminami w sprawie regularnych kursów i podziału kosztów.

Zintegrowany system komunikacji wprowadził pełny system kart elektronicznych, system informacji dla pasażerów a także inne usprawnienia (nowe bardziej przyjazne dla środowiska autobusy, elektroniczne rozkłady jazdy).



Synergia Transportu: Programy współpracy - Epirus, Grecja

Celem inicjatywy jest koordynacja działań realizowanych przez urząd ds. transportu publicznego (KTEL) oraz firmy prywatne zapewniające przewozy do szkół, usługi pocztowe oraz kurierskie, aby zapewnić lepsze usługi dla rozproszonych i izolowanych obszarów wiejskich.

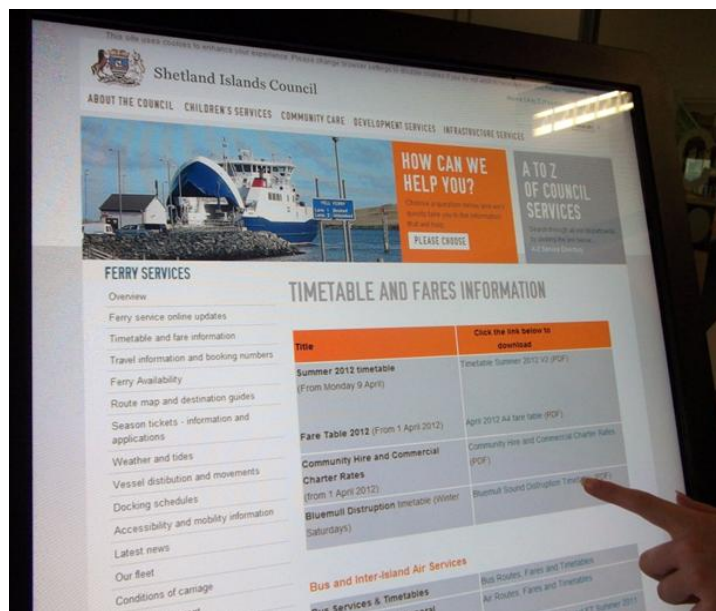
Urząd KTEL w mieście Ioannina podjął współpracę z kilkoma podmiotami, działającymi jako podwykonawcy tych usług. W odległych obszarach regionu, autobusy KTEL zapewniają przewozy uczniów do i ze szkoły, ale również dostarczają pocztę, przesyłki kurierskie, towar, itp.

Dostęp do informacji na temat publicznych usług przewozowych - Shetland Wielka Brytania

Działanie ma na celu poprawę dostępu do informacji na temat publicznych usług przewozowych na terenie Szetlandów.

Konsultacje społeczne ujawniły brak wiedzy dotyczącej informacji na temat publicznych środków transportu.

Zainwestowano w technologię ekranów dotykowych, a poza tym informacje w rozkładach jazdy i mapy tras zostały uproszczone. Ponadto informacje zostały udostępnione na przystankach autobusowych.



Współpraca między publicznymi i prywatnymi środkami transportu: system intermodalny – West Pannon, Węgry

W ramach finansowanego ze środków EFRR projektu realizowanego przez Spółkę Kolejową GYSEV udoskonalono współpracę między publicznymi i prywatnymi środkami transportu poprzez utworzenie infrastruktury dla potrzeb transportu intermodalnego. Zbudowane kluczowe elementy obejmują parkingi typu „park & ride” („parkuj i jedź”) oraz “bike & ride” (“zostaw rower i jedź”); ponadto zmodernizowano hall stacji intermodalnej, system intermodalnej informacji pasażerskiej oraz nową kładkę dla pieszych.



Modelowanie i optymalizacja transportu publicznego - Region Vidzeme, Łotwa

Mając na celu modernizację infrastruktury transportu publicznego, Region Vidzeme podjął następujące działania podczas projektu przygotowawczego w zakresie symulacji i optymalizacji transportu publicznego. Wśród działań tych możemy wymienić:

- Zbieranie danych na temat regionalnych tras między miastami, regionalnych tras lokalnych, tras kolejowych, tras autobusów szkolnych i lokalnych; analiza uzyskanych wyników i wnioski;
- Modelowe opracowanie istniejącego publicznego systemu transportu;
- Opracowanie optymalnego modelu publicznego systemu transportu;
- Przygotowanie sugestii i zaleceń dotyczących publicznego systemu transportu w regionie administracyjnym Vidzeme oraz przedstawienie możliwości optymalizacji w oparciu o dokumenty dotyczące planowania rozwoju regionalnego.

