

ZBIÓR DOBRYCH PRAKTYCH DOTYCZĄCYCH ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI NA OBSZARACH WIEJSKICH UE

C3, Faza 1



Spis treści

0. WYKRES PODSUMOWUJĄCY DOTYCZĄCY DOBRYCH PRAKTYK WYMIENIANYCH W RAMACH MOG.....	3
1. DOBRE PRAKTYKI W POŁĄCZENIU RÓŻNYCH TYPÓW USŁUG W CELU ZMNIEJSZENIA KOSZTÓW.....	5
1.1. Kombibus: W jaki sposób istniejące możliwości transportowe na obszarach wiejskich mogą być wykorzystywane do innych usług. <i>P13-Brandenburg</i>	6
1.2. PIMMS: Kilka usług zgromadzonych w tym samym miejscu. <i>P6-Euromontana</i>	9
1.3. Mobilne usługi pocztowe. <i>P7-Centralny Zadunaj</i>	12
2. WSPÓLNE KORZYSTANIE Z SAMOCHODU, CAR-POOLING I INNE FORMY WSPÓDZIELENIA POJAZDÓW.....	17
2.1. Transport lokalny w Wigtonshire: wspólne przejazdy jako sposób na lepsze wykorzystanie pojazdów. <i>P5-Szetlandy</i>	18
2.2. Carpooling w Polsce. <i>P-12 Podkarpackie</i>	20
2.3. FLINC- Wykorzystanie i promocja systemu wspólnych przejazdów „flinc” w dwóch regionach wiejskich Brandenburgii. <i>P13-Brandenburgia</i>	22
2.4. Autobus wiejski w Kolsillre; pasażerowie układają rozkład jazdy przez stronę internetową, a jeden z nich pełni funkcję kierowcy. <i>P-5 Szetlandy</i>	25
2.5. ZIVI: Platforma dla potrzeb wspólnego korzystania z samochodów. <i>P7-Centralny Zadunaj</i>	27
3. PROMOWANIE JAZDY NA ROWERZE TRADYCYJNYM I ELEKTRYCZNYM	31
3.1. Zachodnia Panonia regionalny system wypożyczalni rowerów <i>P10-Zachodnia Panonia</i>	32
3.2. Centrum MTB (Rowerów górskich) w Maestrazgo. <i>P1-Teruel</i>	35
3.3. Nextbike: system udostępniania rowerów publicznych na terenach wiejskich w Austrii. <i>P8-Burgenland</i>	37
3.4. Próby jazdy na rowerach elektrycznych na Łotwie w czasie Tygodnia Mobilności w 2012 r. <i>P11-Inflanty</i>	42
3.5. CYCLO: Udostępnienie infrastruktury rowerowej w regionie Epiru. <i>P4-Epirus</i>	45
3.6. „Jeżdżąc rowerem elektrycznym można robić więcej” <i>P9-Gorenjska</i>	47
4. EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA I PRZYJAZNE DLA ŚRODOWISKA PODEJŚCIE DO KWESTII MOBILNOŚCI.....	54
4.1. Krótkotrwale wypożyczanie samochodu elektrycznego za cenę biletu autobusowego w Sagunto. <i>P1-Teruel</i>	55
4.2. Podróżowanie pojazdem elektrycznym po Regionie Górna Kraina. <i>P9-Gorenjska</i>	59
4.3. Infrastruktura na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych wokół jeziora Balaton. <i>P7-Centralny Zadunaj</i>	64
4.4. Ograniczenie negatywnych skutków dla środowiska w Regionie Tesalii. <i>P3-Tesalia</i>	66
4.5. Kursy efektywnego prowadzenia pojazdów. <i>P1-Teruel</i>	68
4.6. Łagodna mobilność w obszarze Bohinj. <i>P9-Gorenjska</i>	72
4.7. Evo Mobile: Zrównoważona mobilność elektryczna na pilotażowym obszarze uniwersytetu i miasteczka akademickiego. <i>P1-Teruel</i>	75
5. DEDYKOWANE INICJATYWY DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI SPOŁECZNEJ	79
5.1. Transport udostępniany osobom niepełnosprawnym w obszarach wiejskich Burgos; różne organizacje udostępniające swoje zasoby. <i>P2-Burgos</i>	80
5.2. Pomoc społeczna w zakresie dostosowania transportu dla osób niepełnosprawnych zamieszkujących obszary wiejskie w Aragonii. <i>P1-Teruel</i>	82
5.3. Usługi opiekuńcze wsi. <i>P7-Transdanubian</i>	87
5.4. Wiejski autobus. <i>P10-Zachodnia Panonia</i>	89
5.5. Autokar gminny. <i>P8-Burgenland</i>	93
5.6. Ulgi samorządowe na rzecz mobilności. <i>P12-Podkarpackie</i>	95

5.7.	Bilet rodzinny: jako zachęta dla ludności do korzystania z transportu publicznego. <u>P12 Podkarpackie</u>	98
5.8.	Czerwony Krzyż: mobilność dla osób niesamodzielnych. <u>P1-Teruel</u>	99
6.	DEDYKOWANE INICJATYWY DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI - REKREACJA.....	103
6.1.	„Usługa Nocny Marek”, której celem jest zapobieganie wypadkom drogowym na obszarach wiejskich prowincji Burgos. <u>P2-Burgos</u>	104
6.2.	YouthMobile: poprawa mobilności młodzieży na obszarach wiejskich. <u>P13-Brandenburg</u>	107
6.3.	Disco-Autobus Burgenland. <u>P8-Burgenland</u>	110
7.	DEDYKOWANE INICJATYWY DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI- TURYSTYKA”.....	112
7.1.	„Pociąg góry Pelion”: Tematyczny transport kolejowy na potrzeby wzrostu tożsamości kulturowej obszarów wiejskich. <u>P3-Thessaly</u>	113
7.2.	Tramwaj na rzece Gauja: Autobus wodny. <u>P11- Vidzeme</u>	115
7.3.	Wąskotorowa kolejka w Aluksne-Gulbene. <u>P11- Vidzeme</u>	118
8.	ZARZĄDZANIE I KOORDYNACJA W ZAKRESIE MOBILNOŚCI.....	121
8.1.	Przeprojektowanie usług lokalnych autobusów na Szetlandach. <u>P5-Shetland</u>	122
8.2.	Multimodalny transport dla dwumieścia Larissa-Volos. <u>P3-Thessaly</u>	124
8.3.	Koordinacja pracy organów organizujących transport na sąsiadujących ze sobą terytoriach, Auvergne (Francja). <u>P6-Euromontana</u>	126
8.4.	Alpejski Autobus: Usługi autobusowe w miejscowościach turystycznych nieposiadających oferty transportu publicznego, Szwajcaria. <u>P6-Euromontana</u>	133
8.5.	Koordinacja mobilności w Mielcu i okolicach. <u>P12 Podkarpackie</u>	138
8.6.	Synergie w zakresie transportu: Programy współpracy w Epirze. <u>P4-Epirus</u>	141
8.7.	Dostosowany dostęp do informacji publicznych dotyczących usług transportowych na Szetlandach. <u>P5-Shetland</u>	144
8.8.	Współpraca między modelami usług transportu publicznego i indywidualnego: System intermodalny. <u>P10-Zachodnia Panonia</u>	145
8.9.	Modelowanie i optymalizacja transportu publicznego. <u>P11-Inflanty</u>	147
9.	DOBRE PRAKTYKI W RAMACH „TRANSPORT NA ŻĄDANIE”.....	150
9.1.	Transport na żądanie w prowincji Burgos. <u>P2-Burgos</u>	151
9.2.	TADOU, usługa lokalnego transportu w formie taksówki na żądanie. <u>P6-Euromontana</u>	157
9.3.	System transportu na żądanie w dwumieście Larissa-Volos. <u>P3-Thessaly</u>	163
9.4.	Wiejskie taksówki Castellón. <u>P1-Teruel</u>	165
9.5.	System transportu publicznego związany z zapotrzebowaniem czterech wsi w południowym Burgenland. <u>P8-Burgenland</u>	168
9.6.	TWIST: Usługi reagujące na zapotrzebowanie, które posiadają społeczny target w Jednostce Regionalnej Ionannina. <u>P4-Epirus</u>	171
9.7.	GoOpti – Usługa obejmująca przejazdy z obszarów wiejskich i miast na lotniska w kilku krajach, i przejazdy powrotne. <u>P4-Epirus</u>	175

POŁĄCZENIE RÓŻNYCH TYPÓW USŁUG W CELU ZMNIEJSZENIA KOSZTÓW	PROMOWANIE JAZDY NA ROWERZE: TRADYCYJNYM I ELEKTRYCZNYM	EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA I PRZYJAZNE DLA ŚRODOWISKA PODEJŚCIE DO KWESTII MOBILNOŚCI	DEDYKOWANE INICJATYWY DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI: SPOŁECZNE	DEDYKOWANE INICJATYWY DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI: REKREACJA	DEDYKOWANE INICJATYWY DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI: TURYSTYKA	ZARZĄDZANIE I KOORDYNACJA W ZAKRESIE MOBILNOŚCI	TRANSPORT NA ŻĄDANIE
Kombibus: w jaki sposób istniejące możliwości transportowe na obszarach wiejskich mogą być wykorzystywane do innych usług. P13 Brandenburg	Zachodnia Panonia regionalny system wypożyczalni rowerów P10 Zachodnia Panonia	Podróżowanie pojazdem elektrycznym po Gorenjska. P9 Gorenjska	Transport udostępniany osobom niepełnosprawnym w obszarach wiejskich Burgos; różne organizacje udostępniające swoje zasoby. P2 Burgos	„Usługa Nocny Marek”, której celem jest zapobieganie wypadkom drogowym na obszarach wiejskich prowincji Burgos”. P2 Burgos	„Pociąg góry Pelion”: Tematyczny transport kolejowy na potrzeby wzrostu tożsamości kulturowej obszarów wiejskich. P3 Thessaly	Przeprojektowanie usług lokalnych autobusów na Szetlandach. P5 Szetlandy	Transport na żądanie w prowincji Burgos. P2 Burgos
PIMMS: Kilka usług zgrupowanych w tym samym miejscu. P6 Euromontana	Centrum MTB (Rowerów górskich) w Maestrazgo. P1 Teruel	Infrastruktura na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych wokół jeziora Balaton. P7 Centralny Zadunaj	Pomoc społeczna w zakresie dostosowania transportu dla osób niepełnosprawnych zamieszkujących obszary wiejskie w Aragonii. P1 Teruel	YouthMobile: poprawa mobilności młodzieży na obszarach wiejskich. P13 Brandenburg	Kolejka wąskotorowa w Aluksne-Gulbene. P11-Inflanty	Multimodalny transport dla dwumiastr Larissa-Volos. P3- Thessaly	TADOU, usługa lokalnego transportu w formie taksówki na żądanie. P6 Euromontana
Mobilne usługi pocztowe P7	Nextbike: system udostępniania rowerów publicznych na terenach wiejskich w Austrii. P8- Burgenland	Kursy efektywnego prowadzenia pojazdów. P1 Teruel	Usługi opiekuna wsi. P7 Centralny Zadunaj	Disco-Autobus Burgenland P8 Burgenland		Koordinacja pracy organów organizujących transport na sąsiadujących ze sobą terytoriach, Auvergne (Francja). P6 Euromontana	System transportu na żądanie w dwumieście Larissa-Volos. P3 Thessaly
	Próby jazdy na rowerach elektrycznych na Łotwie w czasie Tygodnia Mobilności w 2012 r. P11-Inflanty	Łagodna mobilność w obszarze Bohinj. P9- Gorenjska	Wiejski autobus. P10 Zachodnia Panonia			Autobus Alpejski: usługi autobusowe w miejscowościach turystycznych nieposiadających oferty transportu publicznego, Szwajcaria. P6 Euromontana	Wiejskie taksówki Castellón. P1- Teruel
	CYCLO: Udostępnienie infrastruktury rowerowej w regionie Epiru. P4-Epirus		Autokar komunalny. P8 Burgenland			Synergia w zakresie transportu: Programy współpracy w Epirze. P4 Epir	System transportu publicznego związany z zapotrzebowaniem czterech wsi w południowym Burgenland. P8- Burgenland
	„Jeżdżąc rowerem elektrycznym można robić więcej” P9- Gorenjska		Czerwony Krzyż: mobilność dla osób niesamodzielnich. P1 Teruel			Dostosowany dostęp do informacji publicznych dotyczących usług transportowych na Szetlandach. P5 Szetlandy	TWIST: Usługi reagujące na zapotrzebowanie, które posiadają społeczny target w Jednostce Regionalnej Ionannina. P4 Epir

						Współpraca między modelami usług transportu publicznego i indywidualnego: System intermodalny. P10 Zachodnia Panonia	
						Modelowanie i optymalizacja transportu publicznego. P11 Inflanty	

1

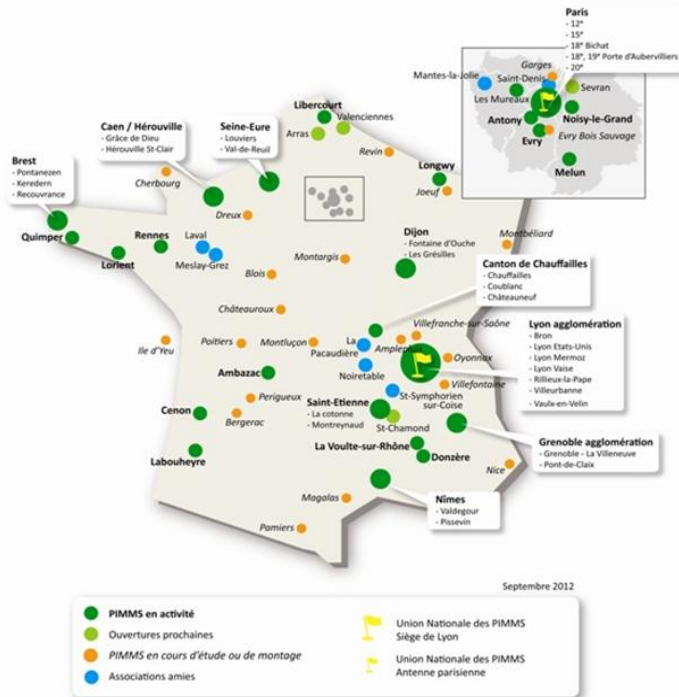
Dobre praktyki w

„Połączeniu z różnymi typami usług w celu zmniejszenia kosztów”

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	KOMBIBUS: w jaki sposób istniejące możliwości transportowe na obszarach wiejskich mogą być wykorzystywane do innych usług.(P13)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki koncepcji mobilności	W jaki sposób istniejące możliwości transportowe (zajezdnie, personel, pojazdy i infrastruktura przystankowa) na obszarach wiejskich mogą być wykorzystywane do innych usług. W tym przypadku, w jaki sposób transport towarowy można wykorzystywać na potrzeby stabilizacji finansowania istniejących usług transportu publicznego i czy może on ewentualnie pomóc w rozszerzaniu usługi w godzinach poza szczytem.
3.	Cele koncepcji mobilności	• Stabilizacja usługi transportu publicznego na obszarach wiejskich z wykorzystaniem nowych możliwości finansowania. • Zabezpieczenie istniejących miejsc pracy w firmach transportowych oraz zmniejszenia liczby tzw. „split shift” (system, w którym dzień pracy podzielony jest na kilka części). • Ustanowienie transportu publicznego w ramach regionalnego łańcucha wartości.
4.	Lokalizacja	- Kraj związkowy Brandenburgia - Okręg administracyjny regionu Uckermark
5.	Szczegółowy opis koncepcji mobilności	
	<u>Pochodzenie:</u> Okręg administracyjny regionu Uckermark, Kraj związkowy Brandenburgia <u>Ramy czasowe:</u> Październik 2010 - Sierpień 2011 = Faza koncepcyjna Jesień 2011 = Opinia prawna Styczeń 2012 - Grudzień 2013 = Wdrożenie <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> • <u>Szczebel regionalny:</u> - Okręg administracyjny regionu Uckermark: Miejska firma transportowa, Biuro ds. rozwoju regionalnego regionu administracyjnego Uckermark (Amt für Kreisentwicklung des Landkreises Uckermark), regionalny rozwój gospodarczy, podmioty regionalne • <u>Szczebel krajowy:</u> - Kraj związkowy Brandenburgia	

	Ministerstwo Infrastruktury i Rolnictwa (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, MIL), Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (Ministerium des Innern, MI), Kancelaria Stanu (Staatskanzlei), Izba Przemysłowo-Handlowa w Ostbrandenburgu (IHK Ostbrandenburg) • <u>Szczebel federalny:</u> - Federalne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (Bundesministerium des Innern, BMI) • <u>Zespół doradczy:</u> - Interlink GmbH. - Fahrplangesellschaft B&B mbH, raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation. - Działanie i treść rozwiązania dotyczącego mobilności. Usługa świadczona przy wykorzystaniu autobusów publicznych będzie służyła nie tylko transportowi pasażerów, ale również towarów. W trakcie realizacji procesu będzie wykorzystywana dostępna planowana usługa i autobusy, w których przedział bagażowy będzie wykorzystywany do transportu towarowego w odpowiednich pojemnikach. W przypadku korzystania z autobusów niskopodłogowych, ładunki będą przewożone w przyczepie. Proces, który zostanie zaprojektowany i zorganizowany, jest dość skomplikowany ze względu na heterogeniczną strukturę klientów. <u>Ramy prawne:</u> <i>Ocena PBefG i GüKG</i> <i>Ocena lokalnej konstytucji Kraju związkowego Brandenburgii</i> <u>Ramy finansowe:</u> W fazie koncepcyjnej na potrzeby oceny prawnej i doradztwa w zakresie wdrażania przeznaczono ok. 425 tyś. Euro. Wdrażanie w innych regionach będzie, po wyjaśnieniu podstawowych kwestii, możliwe przy wykorzystaniu znacznie niższych środków. <u>Stopień wykorzystania (%): użytkownik / całkowita liczba ludności (w miarę możliwości):</u> Nie jest możliwe podanie szczegółowych danych, ponieważ proces korzystania z transportu KombiBus wprowadza się w dwóch etapach: - dla nadawcy komercyjnego - dla każdego Kiedy zostanie wdrożony punkt b) KombiBus będzie pozostawał do dyspozycji zasadniczo całości mieszkańców regionu Uckermark.
6.	Ocena <u>Możliwe do sprawdzenia wyniki (za pomocą wskaźników):</u> Standardowe działania rozpoczną się w dniu 7 września 2013 r. <i>Statystyczny nadawca, waga przesyłki</i> <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> Najważniejszym czynnikiem sukcesu jest możliwość zaoferowania klientom komercyjnym, w warunkach trudnej sytuacji na rynku, prostej i efektywnej kosztowo formy dystrybucji. <u>Trudności:</u> Inicjowanie procesów dotyczących komunikacji na miejscu. Opracowanie kwestii biznesowych w miejskiej spółce, która wymaga kompleksowego szkolenia i wskazówek w zakresie działań dystrybucyjnych, jakie należy podjąć w celu

osiągnięcia ciągłości w realizacji zleconych zadań.		
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z koncepcji mobilności	Mobilność i dostępność nie tylko stanowią kwestie przekrojowe, ale również związane są z kompleksowymi regulacjami prawnymi i strukturami organizacyjnymi, a zatem stanowią główne wysiłki jakie należy podjąć w zakresie komunikacji w celu przekonania licznych zainteresowanych, decydentów i liderów opinii. KombiBus całkowicie przedefiniuje wiejską infrastrukturę logistycznej. Tylko klienci komercyjni, którzy zoptymalizowali już swoją dotychczasową logistykę, są w stanie podjąć się wprowadzania długoterminowych zmian w zakresie ich działalności. Tak więc długotrwała transformacja jest kwestią, która może być skuteczna jedynie w chwili, gdy odpowiednie ramy prawne zostaną wyjaśnione. Dopiero wówczas przedsiębiorstwa z sektora prywatnego będą gotowe do podjęcia inwestycji długoterminowych.
8.	Dane kontaktowe	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH Pani Marita Förster, Kierownik ds. KombiBusa Tel: +49 3984 8595713 m.foerster@uvq-online.de www.uvg-online.de Interlink GmbH Pani Anja Sylvester, Kierownik Projektu Tel: +49 30 209 139-72 sylvester@interlink-verkehr.de www.kombibus.de
9.	Dodatkowe interesujące informacje dostępne są pod następującym adresem strony internetowej	• www.kombibus.de > Dokumenty > Media na temat Kombibusa (YouTube) > Ulotka do pobrania

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	Le réseau de l'Union Nationale des PIMMS  Septembre 2012 ● PIMMS en activité ● Ouvertures prochaines ● PIMMS en cours d'étude ou de montage ● Associations amies Union Nationale des PIMMS Siège de Lyon Union Nationale des PIMMS Antenne parisienne
1.	Tytuł praktyki	PIMMS: Kilka usług zgrupowanych w tym samym miejscu. (P6)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki koncepcji mobilności	Zasada PIMMS polega na zgrupowaniu w tym samym miejscu kilku usług, takich jak udzielanie informacji o transporcie publicznym i sprzedaż biletów, usługi dostawców wody i energii elektrycznej itp. Obecnie we Francji istnieje 49 PIMMS. Stworzenie PIMMS w Canton de Chauffailles stanowiło rozwiązanie dla kwestii ponownego otwarcia stacji kolejowej.
3.	Cele koncepcji mobilności	PIMMS gromadzi kilka usług w tym samym miejscu. W ten sposób konsumenci muszą przejść tylko do jednego miejsca, aby uzyskać naraz kilka usług. Również koszty eksploatacji stają się niższe dla każdego usługodawcy. W przypadku Canton de Chauffailles, to rozwiązanie zostało przyjęte jako sposób na ponowne otwarcie dworca kolejowego, który został zamknięty kilka lat temu oraz ponowne zaoferowanie mieszkańcom możliwości pozyskania informacji i zakupu biletu na pociąg.
4.	Lokalizacja	- PIMMS przedstawione w niniejszym przykładzie zlokalizowane jest w Canton de Chauffailles, Francja. Obecnie we Francji dostępnych jest 49 PIMMS zlokalizowanych w obszarach miejskich lub wiejskich.
5.	Szczegółowy opis koncepcji mobilności	
	<u>Geneza:</u> PIMMS z Canton de Chauffailles został stworzony z inicjatywy gminy miejskiej Chauffailles w celu ponownego otwarcia stacji kolejowej. Stacja została zamknięta w 1998 roku, do 2005 roku bilety można było kupić w biurze turystycznym. Celem było również zaoferowanie usług publicznych, które do tej pory były niedostępne dla	

	mieszkańców. <u>Ramy czasowe:</u> - PIMMS na dworze kolejowym w Chauffailles został otwarty w dniu 5 lipca 2010 r. W dniu 1 października 2010 r. podobne biura zostały otwarte w 2 sąsiednich wsiach. <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> - W projekt są zaangażowani liczni usługodawcy: - Koleje Państwowe SNCF - Serwis pocztowy La Poste - Opieka społeczna (Pôle Emploi, CAF, Mission locale, MSA, MIFE, CPAM, ...) Poniżej wymieniono wszystkich partnerów: SNCF, EDF, VEOLIA eau, POLE EMPLOI, L'Assurance Maladie, Les Allocations Familiales, La MIFE, La MSA, Relais de Services Publics, La CRAM, La Mission Locale, Le Pays Charolais-Brionnais, Le Conseil Régional de Bourgogne, La Poste, La Communauté de Commune et la ville de Chauffailles, Le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire. <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> - Chauffailles PIMMS otwarty jest codziennie. Godziny otwarcia są następujące: - Poniedziałek: 6.30 do 11.45; 13.30 do 18.00 - Wtorek - Czwartek: 7.30 do 11.45; 13.30 do 18.00 - Piątek: 7.30 do 11.45; 13.30 do 18.30 Filie biura są otwarte tylko przez pół dnia (od Poniedziałku do Piątku: 13.45 do 16.45 w Coublanc i 09.00 do 12.00 w Chateauneuf). Jednakże oferują one te same usługi co w Chauffailles. <u>Ramy prawne:</u> - Koncepcja PIMMS została opracowana przez organizację (Union nationale des PIMMS), która nakreśliła jej ramy na podstawie umowy (<i>Contrat de franchise sociale PIMMS</i>).
6.	Ocena
	<u>Wykazane wyniki:</u> - Cel utrzymania otwartej stacji z dostępnym na niej pracownikiem został osiągnięty. - W PIMMS zatrudnionych jest 6 osób - Świadczony jest szeroki zakres usług <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> - Silna wola polityczna, aby uruchomić inicjatywę. - Istnieje sieć PIMMS, która dostarcza informacji i wsparcia w celu ustanowienia nowych PIMMS. - Ponieważ świadczenie jedynie usługi sprzedaży biletów nie było opłacalne, to wystarczyło skojarzyć ją z innymi usługami, które również nie byłyby rentowne, gdyby były świadczone osobno. System ten jest zatem interesujący dla usługodawców, ponieważ mogą oni prowadzić punkty sprzedaży i informacyjne po niższych kosztach, a dla klientów ponieważ zdobyli oni dostęp do usług w jednym miejscu. - Prowadzone są dyskusje i rozważane pomysły dotyczące powiększenia zakresu świadczonych usług.

	<u>Napotkane trudności:</u> • Pracownicy muszą być przeszkoleni w zakresie wielu różnych usług. • Istotne koszty dla gmin.	
7.	Wnioski wyciągnięto z koncepcji mobilności	jakie z • Kwestia mobilności i transportu nie ogranicza się do kwestii dysponowania znajdującymi się w pobliżu przystankiem autobusowym, czy stacją kolejową. Dostęp do informacji na temat transportu należy również wziąć pod uwagę. Informacje <i>online</i> nie są wystarczające. Bezpośredni kontakt jest nadal istotny dla wielu użytkowników, a zwłaszcza dla osób starszych lub mniej wykształconych. • Zmniejszenia kosztów można dokonać poprzez zgrupowanie różnych działalności.
8.	Dane kontaktowe	Place de la Gare 71170 CHAUFFAILLES Tel : 03 85 24 29 50 Faks: 03 85 26 65 16 Francine DEMESLAY, Directrice E-mail: francine.demeslay@pimms.org; pimmscantondechauffailles@pimms.org Strona internetowa: www.pimms.org http://www.facebook.com/pages/PIMMS-DU-CANTON-DE-CHAUFFAILLES/114456268637510?sk=wall http://rigvi-71.over-blog.fr/article-paysage-du-brionnais-le-pimms-de-chauffailles-53925103.html
9.	Dodatkowe interesujące informacje dostępne są pod następującym adresem strony internetowej	

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	
1	Nazwa Praktyki	Mobilne usługi pocztowe (P7)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Węgry są jednym z krajów o najbardziej niekorzystnych proporcjach zaludnienia w Europie. 96% obszaru państwa określa się jako obszar wiejski. Ponadto wskaźnik obszarów o charakterze wyłącznie wiejskim wynosi 58,3%. 35,95% ludności kraju zamieszkuje te tereny. Jest to wskaźnik trzy razy wyższy od średniej europejskiej. Podupadające obszary wiejskie charakteryzują takie cechy jak: • Kryzys gospodarczy, • Kiepskie warunki życiowe, • Niekorzystne procesy demograficzne. Mobilne usługi pocztowe mają przyczynić się do poprawy warunków życia poprzez zapewnienie usług dla ludności obszarów wiejskich zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i efektywności kosztowej.
3	Założenia praktyki	Mobilne usługi pocztowe mają przyczynić się do poprawy warunków życia poprzez zapewnienie usług dla ludności obszarów wiejskich zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju i efektywności kosztowej.
4	Lokalizacja	Węgry
5	Szczegółowy opis praktyki	
Mobilne usługi pocztowe to praktyka bardzo przyjazna dla środowiska. Obejmują one 945 miejscowości i 300.000 ludzi. Kluczem do modernizacji kraju jest zapewnienie zintegrowanej instytucjonalnej sieci informacyjnej i opartej na wiedzy. Mobilne usługi pocztowe pozwalają na włączenie słabo rozwiniętych obszarów do tej sieci.		

Istnieje 1170 miejscowości zamieszkałych przez mniej niż 600 osób. Stanowi to 37% wszystkich miejscowości na Węgrzech.

Jednakże efekty mobilnych usług pocztowych są bardzo pozytywne, ponieważ już w tej chwili są one dostępne dla 404 słabo rozwiniętych miejscowości. Koszty operacyjne mobilnych usług pocztowych pozwalają na duże oszczędności, ponieważ są o 17% niższe niż koszty operacyjne stacjonarnego urzędu pocztowego. Liczba obsługiwanych miejscowości wzrosła o 74%. Zbudowanie zintegrowanej instytucjonalnej sieci informacyjnej i opartej na wiedzy jest bardzo istotne, ponieważ ludność na obszarach wiejskich nie może wykorzystywać swojego społeczno-ekonomicznego potencjału. Słaby poziom rozwoju na obszarach wiejskich spowodowany jest przez trzy czynniki. Pierwszy z nich to zacofanie gospodarcze. Drugi powód to niski poziom warunków życia. Jest to również połączone z niekorzystnym trendem demograficznym, czyli starzeniem się populacji. Trzeci niekorzystny czynnik to izolacja małych miejscowości.

Istnieje jedna negatywna kwestia. Organizacja oddziałów poczty nie jest dostosowana do warunków. Konieczne jest wdrożenie oszczędnych rozwiązań. Sieć oddziałów poczty na Węgrzech jest bardzo gęsta. Liczba mieszkańców przypadających na jeden urząd pocztowy jest niska – jeden urząd obsługuje 3000 osób. Podczas gdy przeciętnie w Europie jeden pracownik poczty obsługuje 6000 osób. Poczta mobilna kursuje we wszystkie dni tygodnia według rozkładu jazdy. Listonosz odwiedza sąsiednie miejscowości we wszystkie dni robocze. Subskrybenci otrzymują gazety w każdą sobotę. Listonosz jedzie od domu do domu. Zatem mieszkańcy mogą wysłać z łatwością listy, paczki, przekazy i czeki.

Usługi poczty mobilnej wprowadzono w 2003 roku. Po raz pierwszy poszerzono obszar objęty świadczeniem w 2004 roku. Obecnie nadal trwa rozszerzanie usługi na nowe regiony.

Geneza

- Problemy dotyczące częstotliwości transportu publicznego
- Starzejące się społeczeństwo
- Nieodpowiednia infrastruktura
- Brak efektywności kosztowej
- Zgodność z zasadami zrównoważonego rozwoju

Ramy czasowe

- Od 2000 roku

Zaangażowane podmioty/realizacja:

- Gminy
- Dostawca usług pocztowych

Proces i elementy składowe praktyki:

Pocz ątek	Liczba tras poczty mobilnej	Liczba gmin objętych działaniem	Wcześniej istniejący urząd pocztowy	Brak urzędu pocztowego	Liczba mieszka ńców objętych działanie m
2000	4	22	6	16	4977
2003	120	440	240	200	122046
2004	230	484	296	188	176460
Łącz nie	354	946	542	404	303483

Ramy prawne:

- Urzędy pocztowe to miejsce spotkań ludności
- Jedna z najważniejszych usług na wsi
- Jest to symbol niezależności

Ramy finansowe:

- Obniżenie kosztów działalności o 17%
- Wzrost liczby obsługiwanych gmin o 48,3%
- Zmniejszenie kosztu na osobę i na miejscowość o 50% w porównaniu do wcześniej działających urzędów pocztowych

Poziom wykorzystania (%): użytkownicy/ludność ogółem:

- 322460 w chwili obecnej

Działanie:

Usługi poczty mobilnej oferowane są w miejscowościach, gdzie ludność nie przekracza 600 osób. Mobilna/objazdowa poczta, czyli listonosz odwiedza samochodem poszczególne miejscowości zgodnie z ustalonym codziennym rozkładem jazdy. Oferowane usługi obejmują:

- Dostarczanie i przyjmowanie listów/paczek/przesyłek/czeków.
- Przekazy pieniężne i renty/emerytury
- Usługi bankomatowe.

Usługi dodatkowe to:

- Sprzedaż loterii/gazet, itp.

Mieszkańcy każdego domu posiadają tabliczkę ze znakiem informującym o chęci skorzystania z usługi (samochód listonosza posiada własny sygnał), i wieszają ją na bramie albo w miejscu widocznym z ulicy. W przypadku, gdy listonosz nie zastanie nikogo w domu, zostawia awizo w skrzynce pocztowej trzy razy. Jeśli przy kolejnych trzech wizytach nadal nikogo nie ma w domu, możemy odebrać lub nadać przesyłkę w wyznaczonym urzędzie pocztowym. Ponadto, użytkownicy mogą upoważnić inną osobę do odebrania paczki lub emerytury.

Usługa nie wymaga dodatkowych kosztów lub opłat, ponieważ jej cena jest stała niezależnie od lokalizacji.

6	Ocena	<u>Ewentualne wymierne efekty (z zastosowaniem wskaźników)</u> - Ok. 1116 miejscowości, - 322460 osób objętych usługą, - Obniżenie kosztów, - Liczba miejscowości objętych usługami pocztowymi wzrosła. <u>Czynniki mające wpływ na powodzenie</u> - Dobra organizacja, - Brak dodatkowych opłat za korzystanie z usługi, - Częstotliwość. <u>Napotykanne trudności</u> - Urzędy pocztowe to miejsce spotkań ludności, - Jedna z najważniejszych usług na wsi, - Jest to symbol niezależności. Największe obawy lokalnych władz są związane z faktem, że zmniejsza się liczba osób mających wpływ na sytuację w poszczególnych miejscowościach.
7	Lekcje wynikające z praktyki	• Osobowość listonosza ma zasadnicze znaczenie • Konieczność wykonania analizy sytuacji i badania skutków oraz prowadzenia monitoringu • Konieczność prowadzenia systematycznych, obiektywnych badań • Wzmocnienie odpowiedzialności Magyar Posta Zrt. jako

		podmiotu publicznego
8	Dane kontaktowe	Zoltánné Terecskei Magyar Posta Zrt. tel.: +36-1-333-7777 customer.service@posta.hu
9	Ewentualne inne interesujące informacje	Świadczenie można rozszerzać tak, aby dostarczać inne produkty (lekarstwa, itp.).

3

WSPÓLNE KORZYSTANIE Z SAMOCHODU, CAR-POOLING I INNE FORMY WSPÓDZIELENIA POJAZDÓW

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia    	<i>Innowacyjne inwestycje na północnych krańcach Europy na rzecz pomyślnej przyszłości w zgodzie ze środowiskiem</i>
1	Nazwa Praktyki	Transport lokalny w Wigtownshire: wspólne przejazdy jako sposób na lepsze wykorzystanie pojazdów (P5)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Wprowadzenie wspólnych przejazdów dla różnych organizacji lokalnych w celu lepszego wykorzystania pojazdów.
3	Założenia praktyki	- Opracowanie zrównoważonego modelu przejazdów, aby umożliwić wspólne korzystanie z zasobów. - Zapewnienie rentowności pod względem operacyjnym i finansowym. - Poprawa jakości, dostępności i elastyczności rozwiązań w zakresie transportu na obszarach wiejskich.
4	Lokalizacja	- Szkocja, Wielka Brytania - Dumfries i Galloway
5	Szczegółowy opis praktyki	Ludność Dumfries i Galloway wynosi ok. 148000, przy czym 50% to mieszkańcy ośmiu głównych miast, w których również zlokalizowane są instytucje zapewniające różnorodne świadczenia. Komunikacja stanowi problem dla wszystkich grup wiekowych i przed wprowadzeniem prezentowanego programu przewozy zlecane były przez różne organizacje i realizowane przez różne podmioty, przy czym usługi tego typu były drogie i brak było koordynacji działań. Projekt badał możliwość wprowadzenia łączonych przewozów przy współpracy takich podmiotów jak: Rada regionu, 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. Wyniki działania obejmowały:

		• Wprowadzenie wspólnego korzystania z pojazdów przez organizacje partnerskie. • Poprawa realizacji usług. • Skrócenie czasu przeznaczanego przez personel na sprawy administracyjne. • Zmniejszenie liczby przejazdów w jedną stronę. • Poprawa jakości i standardu przewozów. • Koordynacja planowania przejazdów na obszary wiejskie.
6	Ocena	• 3 pojazdy zostały udostępnione. • Zrealizowano 1451 przejazdów. • 18808 pasażerów. • Przejazdy o łącznej długości 38857 mil. • Wzrost wykorzystania pojazdów o 20%. • 95% ankietowanych pasażerów oceniło pojazdy i usługi jako bardzo zadowolające.
7	Lekcje wynikające z praktyki	Powodzenie praktyki doprowadziło do poszerzenia projektu, a uzyskane wyniki pozwoliły na planowanie dalszego rozwoju działań. O powodzeniu projektu decydowały prawidłowe przygotowania w fazie wstępnej, w tym jednoznaczne zdefiniowanie jego celu na samym początku. Prowadzono pomiar pozytywnych efektów i utrzymano jakość funkcjonowania usług, co doprowadziło do szerokiej akceptacji przedsięwzięcia przez użytkowników.
8	Dane kontaktowe	Harry Thompson Rada Dumfries i Galloway, Szkocja, Wielka Brytania
9	Ewentualne inne interesujące informacje	Działanie zrealizowano jako projekt pilotażowy w ramach programu dla obszarów północnych Northern Periphery Programme, Rozwiązania w zakresie transportu na obszarach wiejskich. Film na temat projektu, z napisami w języku angielskim: http://www.youtube.com/watch?v=yNA19v5cC-U

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	 
1	Nazwa Praktyki	Carpooling w Polsce (P12)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Ludzie poszukują szybszych i tańszych połączeń i wygodniejszych form podróżowania ze względu na obecną sytuację: - Nieodpowiednia liczba połączeń między miasteczkami, miastami i wsiami; - Brak połączeń na niektórych trasach; - Wysokie koszty przejazdów; - Modernizacja szlaków kolejowych (opóźnienia).
3	Założenia praktyki	- Możliwość szybszego podróżowania. - Możliwe oszczędności finansowe. - Zmniejszenie korków na ulicach. - Redukcja emisji CO₂ i pyłów
4	Lokalizacja	- Kraj: Polska - Region lub województwo/gmina: Podkarpackie
5	Szczegółowy opis praktyki	- Obszar objęty działaniem: ponad 17 844 km² - Liczba gmin na obszarze: 160 - Liczba mieszkańców obszaru: 2 102 742 - Dni/pory roku objęte działaniem: cały rok - Zaangażowane podmioty – sektor publiczny/prywatny: właściciele pojazdów, osoby podróżujące, właściciele strony internetowej - Grupy docelowe użytkowników: zwłaszcza osoby pracujące i studenci - Największa polska strona internetowa www.carpooling.pl ma dziesiątki tysięcy użytkowników. - Ludzie poszukują osób podróżujących w tym samym kierunku na stronach internetowych przeznaczonych wyłącznie dla potrzeb carpoolingu oraz na witrynach społecznościowych (np. Facebook), a także na portalach

		władz lokalnych i witrynach ogłoszeniowych (np. Gumtree, www.rzeszowiak.pl). - Koszty dla użytkowników: Pasażer – składka na paliwo Kierowca – brak kosztów (redukcja kosztów) - Metody określania cen: <u>Koszt paliwa +10%</u> liczba osób w samochodzie																								
6	Ocena	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Rzeszów – Kraków (ok.160 km)</th><th>Cena</th><th>Czas przejazdu (godz.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pociąg</td><td>24-30 zł</td><td>3-4</td></tr> <tr> <td>Autobus</td><td>35 zł</td><td>2,5</td></tr> <tr> <td>Carpooling</td><td>15-20 zł</td><td>2,5</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Rzeszów – Dębica (ok. 45 km)</th><th>Cena</th><th>Czas przejazdu</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pociąg</td><td>11,20-17 zł</td><td>1 – 1 godz. 20 min.</td></tr> <tr> <td>Autobus</td><td>8,50-17 zł</td><td>50 min – 1 godz.</td></tr> <tr> <td>Carpooling</td><td>6 zł</td><td>50 min – 1 godz.</td></tr> </tbody> </table>	Rzeszów – Kraków (ok.160 km)	Cena	Czas przejazdu (godz.)	Pociąg	24-30 zł	3-4	Autobus	35 zł	2,5	Carpooling	15-20 zł	2,5	Rzeszów – Dębica (ok. 45 km)	Cena	Czas przejazdu	Pociąg	11,20-17 zł	1 – 1 godz. 20 min.	Autobus	8,50-17 zł	50 min – 1 godz.	Carpooling	6 zł	50 min – 1 godz.
Rzeszów – Kraków (ok.160 km)	Cena	Czas przejazdu (godz.)																								
Pociąg	24-30 zł	3-4																								
Autobus	35 zł	2,5																								
Carpooling	15-20 zł	2,5																								
Rzeszów – Dębica (ok. 45 km)	Cena	Czas przejazdu																								
Pociąg	11,20-17 zł	1 – 1 godz. 20 min.																								
Autobus	8,50-17 zł	50 min – 1 godz.																								
Carpooling	6 zł	50 min – 1 godz.																								
7	Lekcje wynikające z praktyki	Niektóre osoby, zwłaszcza kobiety, boją się korzystać z carpoolingu. Istnieje pomysł, żeby organizować carpooling wyłącznie dla kobiet (gdzie kierowca i pasażerowie to wyłącznie kobiety).																								
8	Dane kontaktowe	http://www.carpooling.pl/																								
9	Ewentualne inne interesujące informacje	Wg danych www.carpooling.pl jeden kierowca może wydawać 11500 zł na paliwo, natomiast podział kosztów z dwoma pasażerami zmniejsza tę liczbę do 3800 zł.																								

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	
1	Nazwa Praktyki	FLINC – Wykorzystanie i promocja systemu wspólnych przejazdów „flinc” w dwóch regionach wiejskich Brandenburgii (P13)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Niski poziom usług ze względu na niedostateczną ilość kursów publicznych środków transportu, zwłaszcza późno po południu, wieczorem, w nocy i podczas weekendów.
3	Założenia praktyki	• Uzupelnienie opcji zapewniających mobilność na obszarach wiejskich. • Redukcja emisji CO2. • Zwiększanie zaangażowania społecznego.
4	Lokalizacja	- Kraj związkowy Brandenburgia - Region Sängerstadt (obejmujący miasta: Finsterwalde, Doberlug-Kirchhain, Sonnewelde oraz gminy Elsterland und Kleine Elster) w regionie administracyjnym Elbe-Elster. - Region Shamrock (obejmujący miasta: Kyritz, Gemeinden Wusterhausen/Dosse i Guntow) oraz gmina Neustadt (Dosse).
5	Szczegółowy opis praktyki	Geneza Usługa istniała wcześniej, ale nie była wykorzystywana w regionach. Ramy czasowe • Wybór działania „flinc” jako regionalnego systemu wspólnych przejazdów w styczniu 2012. • Początek działań promocyjnych – lato 2012. • Oficjalne rozpoczęcie działania na wiosnę 2013. Zaangażowane podmioty/realizacja Gminy, obszary administracyjne, firmy przewozowe i młodzież. Proces i elementy składowe praktyki Platforma www.flinc.org umożliwia nawiązanie kontaktów

		w sprawie wspólnych przejazdów. Kierowca i pasażer muszą się zarejestrować. Kierowca przyjeżdża po pasażera w dowolne miejsce (nie jest wymagane neutralne miejsce spotkania). Podobnie jak na Facebooku, można tu dodawać kontakty i tworzyć grupy. Tym sposobem zwiększa się poczucie bezpieczeństwa. Rejestracja dla użytkowników indywidualnych jest darmowa. Koszty paliwa dzielone są między kierowcę i pasażera. Kampania upowszechniająca wiedzę na temat systemu przeprowadzona została w szkołach, firmach i stowarzyszeniach. Kręgi opiniotwórcze powinny korzystać z systemu i szeroko informować o nim. Dla potrzeb kampanii informacyjnej opracowano i wykorzystywano ulotki, banery, artykuły prasowe, komunikaty telewizyjne i strony internetowe. Ramy prawne: • Działanie można realizować zgodnie z istniejącymi przepisami prawa. • W przyszłości może pojawić się problem z włączeniem systemu wspólnych przejazdów do systemu ustalania taryf za publiczne środki transportu. Ramy finansowe: • Wyłącznie koszty kampanii informacyjnej. Poziom wykorzystania (%): użytkownicy/ludność ogółem: • Region Shamrock: do tej pory ok. 40 użytkowników (ludność ogółem wynosi ok. 28000). • Region Sängerstadt: do tej pory ok. 30 użytkowników (ludność ogółem wynosi ok. 40000)
6	Ocena	Ewentualne wymierne efekty (z zastosowaniem wskaźników) • Liczba wejść na www.flinc.org

		• Liczba rejestracji na stronie. • Liczba oferowanych przejazdów i zapytań o przejazdy. • Liczba umówionych wspólnych przejazdów. Czynniki mające wpływ na powodzenie • Osoby posiadające autorytet w środowisku korzystają z systemu i szeroko informują o tym. • Rosnące ceny paliw jako zachęta do wspólnych przejazdów. Napotykanne trudności • Zasadniczy sceptycyzm względem systemu wspólnych przejazdów. • Sceptyczne nastawienie do Internetu, jako narzędzia używanego na co dzień. • Preferencje właścicieli samochodów dotyczące podróżowania bez innych osób i zachowania niezależności.
7	Lekcje wynikające z praktyki	Zasadnicze znaczenie ma zaangażowanie interesariuszy, tj. osób mających autorytet, które dają przykład innym.
8	Dane kontaktowe	ContextPlan GmbH Köpernick Strasse 154a/157 DE-10997 Berlin (NIEMCY) Tel.: +49 30 614 017 44 Fax: +49 30 614 017 45 r.hoppe@contextplan-gmbh.de
9	Ewentualne inne interesujące informacje	www.flinc.org

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	    Innowacyjne inwestycje na północnych krańcach Europy na rzecz pomyślnej przyszłości w zgodzie ze środowiskiem European Union European Regional Development Fund
		
1	Nazwa Praktyki	Autobus wiejski w Kolsillre; pasażerowie układają rozkład jazdy przez stronę internetową, a jeden z nich pełni funkcję kierowcy (P5)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Regularne formy transportu publicznego zapewniające połączenia między wioską Kolsillre, w regionie Västernorrland w Szwecji a obiektami użyteczności publicznej i usługami, nie zdawały egzaminu, były kosztowne i wykorzystywane tylko w niewielkim stopniu.
3	Założenia praktyki	Opracowanie usługi 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.
4	Lokalizacja	- Szwecja - Kolsillre
5	Szczegółowy opis praktyki	• Wynajem pojazdu z 9 miejscami. • Stworzono portal: www.byabussen.se • Usługa ruszyła we wrześniu 2010. • Mieszkańcy zakładają konto na portalu i mogą zabukować miejsce na już rozpisany kurs, albo stworzyć nowy. • Zarejestrowani kierowcy mogą prowadzić pojazd na danej trasie. • Usługa bezpłatna, zgodnie z przepisami obowiązującymi w Szwecji.
6	Ocena	• Autobus wiejski jest rentowny, średni koszt na osobę wynosi 7,26 Euro, oraz 0,61 Euro na jeden kilometr. Koszt przejazdu autobusami kursowymi w tym regionie wynosi ok. 2 Euro za kilometr. • Ocena ma być przedstawiona władzom Szwecji, za pośrednictwem Komitetu ds. Transportu, wraz z wnioskiem o zmianę w przepisach zezwalającą na wprowadzenie opłat za przejazdy autobusami wiejskimi, które umożliwią

		finansowanie usługi i jej kontynuację. - Ponad 6500 pasażerów korzystało z usługi w okresie dwóch lat jej funkcjonowania, a 2600 osób korzystało w okresie ostatnich ośmiu miesięcy. - Nagroda państwowa „Najlepsze Wyniki” przyznana w Sztokholmie w marcu 2012 roku.
7	Lekcje wynikające z praktyki	Dzięki uzyskanym efektom istnieje szansa na zmiany w przepisach krajowych.
8	Dane kontaktowe	Henric Fuchs Rada Gminy Västernorrland, Szwecja
9	Ewentualne inne interesujące informacje	Działanie zrealizowano jako projekt pilotażowy w ramach programu dla obszarów północnych Northern Periphery Programme, Rozwiązania w zakresie transportu na obszarach wiejskich. Film na temat projektu, z napisami w języku angielskim: http://www.youtube.com/watch?v=c6XSSoWxvVU&feature=youtu.be

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	
1	Nazwa Praktyki	ZIVI: Platforma dla potrzeb wspólnego korzystania z samochodów (P7)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Obecnie społeczeństwo stoi wobec wielu problemów. Ludzie zwykle nie myślą o tym, że prawie każde ich działanie jest szkodliwe dla środowiska i fakt ten niesie za sobą istotne konsekwencje. Zivi to świadoma kwestia środowiskowych usług oferowana na Węgrzech. Dziś ochrona środowiska to jedna z najważniejszych kwestii, a Zivi stara się rozwiązać problemy środowiskowe przy pomocy nowoczesnej taniej usługi. Ma wiele zalet. Praktyka ta jest inicjatywą pozwalającą na znajdowanie osób podróżujących w tym samym kierunku, i umożliwia podział kosztów i skrócenie czasu przejazdów. Dzięki Zivi kierowcy i podróżni mogą się skontaktować ze sobą. Kierowcy z łatwością znajdują osoby, z którymi mogą dzielić koszty przejazdu a pasażerowie mogą podróżować taniej, wygodniej i szybciej.
3	Założenia praktyki	Zapewnienie platformy, na której osoby podróżujące mogą się ze sobą skontaktować. <u>Dla właścicieli samochodów:</u> praktyka pozwala obniżyć koszty paliwa i utrzymania pojazdu. <u>Dla pasażerów:</u> większa wygoda i szybkość
4	Lokalizacja	Węgry
5	Szczegółowy opis praktyki	
<u>Geneza:</u> • Funkcjonalne rozwiązanie dotyczące podróżowania • Znajdowanie współpodróżnych • Podział kosztów • Ochrona środowiska <u>Ramy czasowe:</u> od 13.07.2012 <u>Zaangażowane podmioty/realizacja:</u> Trust Worx Kft. Proces i elementy składowe praktyki: Opracowanie platformy (2012)		

Ramy prawne: Główny aspekt działania mającego na celu znajdowanie współpodróżnych i ułatwienie przejazdów, oprócz zmniejszenia kosztów i zanieczyszczenia powietrza.

Poziom wykorzystania (%): użytkownicy/ludność ogółem: Brak dokładnych danych, ale ok. 1000 osób (12000 fanów na Facebooku).

Funkcjonowanie praktyki:

Właściciele samochodów:

- Wyszukiwanie: podać miejsce odjazdu i przyjazdu, oraz czas (datę) wyjazdu w polu wyszukiwania.
- Wybór: określić preferowany typ pasażera. Można sprawdzić jego/jej profil na Facebooku, wspólnych znajomych oraz wcześniejsze oceny danej osoby.
- Określić szczegóły: podać dokładny adres i trasę, godzinę odjazdu, liczbę wolnych miejsc i wysokość opłaty.
- Wysłanie oferty: można ponownie sprawdzić trasę określonego pasażera, dostosować godzinę i miejsce, i wysłać prywatnego e-maila do danej osoby.
- Uzgodnienia: z pasażerami. Jeśli dysponujemy większą liczbą wolnych miejsc, ogłoszenie może być zapisane na platformie Zivi.
- Ocena: po przejeździe kierowca otrzyma opłatę i musi wystawić ocenę swoim pasażerom.

Pasażerowie:

- Wyszukiwanie: podać miejsce odjazdu i przyjazdu, oraz czas (datę) wyjazdu w polu wyszukiwania.
- Wybór: określić preferowany typ kierowcy. Można sprawdzić jego/jej profil na Facebooku, wspólnych znajomych oraz wcześniejsze oceny danej osoby.
- Sprawdzenie szczegółowego planu przejazdu: typ samochodu, trasa i inne uwagi. Zivi pokaże mapę zawierającą najbliższe i najdogodniejsze miejsca wsiadania i wysiadania (możliwość zmiany rekomendowanych punktów).
- Rezerwacja: można ponownie sprawdzić trasę, rekomendowane miejsca wsiadania i wysiadania. Można zobaczyć zarezerwowane miejsca i profile innych pasażerów. Zamów siedzenia i wyślij rezerwację.
- Uzgodnienia i przejazd: kierowca otrzyma e-mail z powiadomieniem o rezerwacji. Jeśli kierowca zaakceptuje rezerwację, można uzgodnić z nim dalsze szczegóły.

Ocena: po przejeździe płacimy kierowcy i wystawiamy ocenę kierowcy.		
6	Ocena	<u>Ewentualne wymierne efekty (z zastosowaniem wskaźników):</u> Nowa metoda podróżowania, która stanowi rozwiązanie dla istniejących problemów w zakresie transportu. <u>Czynniki mające wpływ na powodzenie:</u> Użytkownicy platformy mogą obniżyć koszty, podróżować wygodniej i w krótszym czasie. <u>Napotymane trudności</u> - Brak zaufania - Strach przed obcymi osobami.
7	Lekcje wynikające z praktyki	- Podróżni mogą być bardziej otwarci na nowe rozwiązania. - Korzystanie z zasobów Internetu, PR. - Wsie położone w jednej okolicy mogłyby prowadzić tego typu platformy.
8	Dane kontaktowe	Balázs Haidekker Tel.: 0620 502 1382 hhaidekekr@zivi.hu
9	Ewentualne inne interesujące informacje	Zivi zapewnia platformę, dzięki której: - Kierowcy i pasażerowie mogą się znaleźć po zaledwie kilku kliknięciach myszką. - Można podróżować mądrzej i w sposób bardziej przyjazny dla środowiska. - Podróżowanie jest tańsze i wygodniejsze. - Pasażerowie i kierowcy mogą się poznać przez Internet. - Można z łatwością przekazać naszym znajomym informacje o przejazdach za pośrednictwem stron społecznościowych. Zivi stanowi tanią i wygodną alternatywę dla podróżujących. Zivi chce zmieniać świat na lepsze poprzez ochronę przyrody i redukcję emisji spalin. Zivi posiada nowoczesną stronę internetową, przyjazną dla

	użytkowników. Zawiera obszerny opis działalności Zivi. Zivi posiada stronę na Facebooku, którą obserwuje 13000 osób. Jeśli chcemy poznać wybranego kierowcę, możemy wyszukać go na Facebooku. Zivi zaleca następujące sposoby postępowania, po 6 zasad dla kierowców i pasażerów. Dla kierowców: • Dogodne miejsce do wsiadania – wybieraj miejsce spotkania w przemyślany sposób. Ważne jest, aby Twój pasażer mógł wsiąść do samochodu bez żadnych utrudnień. • Dbłość – Twój samochód powinien być czysty. • Komunikacja – szybko odpowiadaj na wiadomości przychodzące i rezerwacje. W razie zmian, powiadom pasażerów o tym. • Trasa przejazdu – upewnij się, że znasz trasę przejazdu. • Bezpieczeństwo – Po pierwsze, sprawdź pasażera. Przestrzegaj zasad ruchu i jedź ostrożnie. • Oceniaj pasażerów – Po podróży napisz ocenę pasażera. Może to być ważne dla innych osób. Dla pasażerów: • Punktualność – bądź w miejscu spotkania odpowiednio wcześniej. • Uprzejmość – bądź miły dla kierowcy i innych pasażerów. • Komunikacja – szybko odpowiadaj na wiadomości przychodzące. Jeśli rezygnujesz z jazdy, powiadom kierowcę o tym jak najszybciej. Daj znać kierowcy, jak duży bagaż będzie przewozić. • Bezpieczeństwo – Po pierwsze, sprawdź kierowcę. Nie wsiadaj do samochodu, jeśli jest w nim inny kierowca. • Dokładna płatność – Przygotuj umówioną kwotę. Przekaz pieniądze kierowcy na koniec przejazdu. • Sprawiedliwa ocena – oceń kierowcę prawidłowo.
--	---

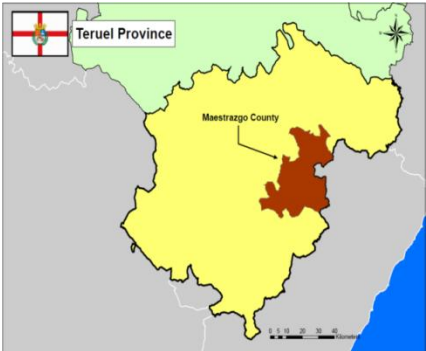
3

Promowanie jazdy na rowerze: tradycyjnym i elektrycznym

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Zachodnia Panonia - Regionalny System Wypożyczalnia Rowerów
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Zwiększenie liczby turystów i ludności lokalnej korzystającej z roweru poprzez zwiększenie siły przyciągania regionu, w którym można uprawiać jazdę na rowerze.
3.	Cele praktyki	Ogólnym celem jest poprawa warunków obsługi ruchu rowerowego → upowszechnienie jazdy na rowerze. <u>Bezpośrednie cele:</u> • Ustanowienie warunków technicznych regionalnego systemu najmu rowerów, w skład którego wchodzi 10 +1 punktów. • Stworzenie sieci współpracy organizacji turystycznych i związanych z jazdą na rowerze. • Opracowanie bezpiecznego i modelowego informatycznego systemu najmu. • Przeprowadzenie wspólnych akcji promujących system najmu rowerów i Region pod kątem turystyki i jazdy na rowerze.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Węgry Region/powiat/gmina: Zachodni Kraj Zadunajski/podregion Kőszeg (główny ośrodek z filiami w całym regionie)
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Region nie jest wystarczająco znany i popularny w kręgu docelowej grupy zainteresowanej jazdą na rowerze. • Turystyczne cele podróży są znane ↔ niewiele osób bierze pod uwagę możliwości jazdy na rowerze. • Korzyści i udogodnienia dla jazdy na rowerze w całym Regionie potrzebują intensywnego marketingu i promocji <u>Ramy czasowe:</u> 01.04.2005 r. -30.09.2006 r. (18 miesięcy) W ciągu pierwszych 5 lat od dnia zakończenia projektu: będzie istniała możliwość odbioru i oddania roweru w dwóch różnych miejscach (w 10 filiach) → za darmo <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Stowarzyszenie Jazdy na Rowerze w Kőszeg (właściciel projektu)

		organizacje prowadzące filie → usługodawcy (tj. nocleg, stowarzyszenie lub klub jazdy na rowerze, sklep i serwis rowerowy) <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> - Okres realizacji projektu: - Opracowanie organizacji (sieć współpracy pomiędzy Stowarzyszeniem Jazdy na Rowerze w Kószeg (właściciel projektu) a organizacjami prowadzącymi filie) - Planowanie działalności - Z udziałem podwykonawców, partnerów - Ustalenie zaplecza technicznego i technologii ICT → opracowanie systemu najmu - Promocja regionu pod kątem jazdy na rowerze (mapa punktów najmu, ścieżek rowerowych, atrakcji turystycznych) - Okres utrzymywania: - Promowanie możliwości jazdy na rowerze przez świadczenie usług (najem, przewodnicy itp.) - W ciągu pierwszych 5 lat od dnia zakończenia projektu: będzie istniała możliwość odbioru i oddania roweru w dwóch różnych miejscach (w 10 filiach) → za darmo - Obecnie: pobierana jest dodatkowa opłata za odtransportowanie roweru do punktu wyjścia <u>Ramy prawne:</u> - Umowa o współpracy pomiędzy Stowarzyszeniem Jazdy na Rowerze w Kószeg (właściciel projektu) a organizacjami prowadzącymi filie. - Ustanawianie zasad organizacyjnych i operacyjnych. - Stosowanie umowy najmu z użytkownikami wypożyczającymi rower. <u>Ramy finansowe:</u> - Koszt całego projektu: 519 116 EUR (Fundusz UE: 467 204 EUR, wkład własny: 51 912 EUR) <u>Stopień wykorzystania (ilość):</u> użytkowników/całkowita liczba mieszkańców (w miarę możliwości) 600-800/rocznie (po upływie roku od zakończenia projektu → intensywny marketing i użytkowanie spowodowało, że rowerzyści uprawiający regularnie jazdę na rowerze zainwestowali we własny rower) → obecnie 300-500/rocznie
6.	Ocena	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników)</u> Ustanowienie warunków technicznych regionalnego systemu najmu rowerów, w skład którego wchodzi 10 +1 punktów.

		<i>Oddziaływanie na środowisko:</i> - Wkład w realizację zasad zrównoważonego rozwoju w dziedzinie turystyki i codziennego życia poprzez promowanie jazdy na rowerze jako trwałej formy transportu. <i>Oddziaływanie społeczno-gospodarcze:</i> - Osoby, które lubią jazdę na rowerze, w tym zarówno mieszkańcy jak i turyści uzyskują więcej informacji na temat rowerowych celów podróży i lepszych usług i możliwości rowerowych (mapy, wycieczki z przewodnikiem, najem, serwis). - Zwiększenie popytu na usługi oferowane przez lokalnych usługodawców (zakwaterowanie np.). <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> <u>Sieć współpracy organizacji turystycznych i związanych z jazdą na rowerze.</u> <u>Wspólne akcje promujące system najmu rowerów i Region pod kątem turystyki i jazdy na rowerze.</u> <u>Poprawa warunków obsługi ruchu rowerowego.</u> <u>Napotkane trudności:</u> Intensywność działań zależy od warunków atmosferycznych → szczytowy sezon (od końca marca do początku października).
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Główne cele sieci wypożyczalni rowerów: promowanie możliwości jazdy na rowerze w Regionie Jazda na rowerze stała się bardziej popularna i ułatwiona w Regionie → intensywny marketing za pośrednictwem sieci wypożyczalni rowerów i świadczonych przez nie usług. Zwiększenie liczby rowerzystów wśród turystów i mieszkańców Dzięki promocji upowszechniła się kultura ruchu rowerowego ↓ Ludzie zaczęli używać ich własnych rowerów zamiast wynajmowania innych Sieć wypożyczalni rowerów: nadal promuje jazdę na rowerze i oferuje dalsze usługi (dochody z działalności)
8.	Dane kontaktowe	Ferenc Stampf, prezes Stowarzyszenia Jazdy na Rowerze w Kőszeg stamy@freemail.hu
9.	Dodatkowe interesujące informacje dostępne są pod następującym adresem strony internetowej	Strona internetowa: www.pannonbike.hu

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Centrum MTB (Rowerów górskich) w Maestrazgo.(P1)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Odzyskanie dziedzictwa tradycyjnych tras i szlaków, zachowanie i odtwarzanie dziedzictwa naturalnego, stymulowanie aktywności turystycznej i promowanie modelu zrównoważonego rozwoju, w oparciu o działalność szanującą środowisko i lokalną kulturę.
3.	Cele praktyki	Promowanie i rewaluacja w zrównoważony sposób dróg i szlaków przez praktykę tradycyjnego jeżdżenia na rowerze górskim.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Hiszpania - Region, powiat lub okręg: Prowincja Teruel. Okręg Maestrazgo. - Ludność: 3.789 mieszkańców - Powierzchnia: 1.204 km² - Gęstość zaludnienia: 3,15 os./km² 
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Decrease of economic activity Descent of tourist attraction in the area Consequences Progressive loss of routes and traditional trails Fewer services and lower investment <u>Ramy czasowe:</u> • Rozpoczęcie działalności: Kwiecień 2011 r. • Długość tras: ponad 100 km tras i szlaków • Różne stopnie trudności trasy

Zaangażowane Organy / Wdrażanie:

Finansowanie:

- Ministerstwo Rolnictwa, Żywności i Środowiska Hiszpanii.
- Departament Rolnictwa, Zwierząt Hodowlanych i Środowiska, Rząd Aragonii.
- Okręg Maestrazgo.
- Realizacja: Prames S.A.

Skierowany do: Każdego, kto lubi jazdę na rowerze i naturę.

Opracowanie:

Centrum MTB jest to bezpłatny dostęp do uprawiania jazdy na rowerze górskim. Trasy do jazdy na rowerze rozpoczynają się w jednym punkcie powitalnym dysponującym biurem turystycznym i usługami rowerowymi.

Oferty Centrum MTB w Maestrazgo

- Ponad 100 km tras oznakowanych w zależności od stopnia trudności
- Dwa punkty (Fortanete i Cuevas de Cañart), które świadczą usługi rowerowe, a także są biurami turystycznymi.
- Dodatkowe usługi ułatwiające praktykowanie jazdy rowerowej: wypożyczalnia rowerów, parking, punkty mycia, prysznice i toalety, itp.
- Wiele dodatkowych punktów informacyjnych (Cantavieja, Castellote, La Iglesuela del Cid, Mirambel y Molinos) znajdujących się w biurach turystycznych, które dostarczają użytkownikom informacji o trasach, zasobach turystycznych oraz ofercie noclegów i restauracji.
- Standard jakości. Oznakowanie Centrum MTB posiada takie same parametry formatu jak w przypadku innych podobnych ośrodków w kraju.

TARIFF OF PRICES 2011	
Service	Rate
Rental bike 1/2 days	5 euros
Full day bike rental	10 euros
Helmet rental	2 euros
Individual Accident Insurance	2,5 euros
Waterproof jacket	3 euros

Centrum MTB posiada dziesięć obwodów. Obwody te przechodzą przez obszar bogactwa naturalnego i kulturowego. Trasy są dostosowane do różnych poziomów trudności.

Ramy prawne:

Zrównoważony Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2010-2014

- Poszukiwanie poprawy warunków życia i promowanie oraz rozwój potencjału na obszarach wiejskich.
- Promowany przez Ministerstwo Rolnictwa, Żywności i Środowiska Hiszpanii.
- Zatwierdzony przez dekret królewski nr 752/2010 z dnia 4 czerwca.

Ramy finansowe:

Cały projekt ma kosztować 192 tysięcy EUR, z czego:

- 78,880 EUR przeznaczono dla firmy, która opracowała projekt (Prames SA)
- Resztę kwoty wykorzystano na budowę lub remont instalacji, oznakowanie szlaków i inne koszty związane z realizacją projektu.

Zakres wykorzystania przez społeczeństwo:

Usługi te miały ogromny wpływ na mieszkańców małych gmin. Ponadto, usługi zostały rozszerzone, z czego skorzystały inne grupy, takie jak domy kultury, stowarzyszenia,

	firmy, grupy zlokalizowane w sąsiedztwie, szkoły, szpitale, ośrodki rehabilitacyjne itp.	
6.	Ocena	
	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> • Jest dobrze zarządzana turystyka, która stawia na wartość zasobów naturalnych. Zasoby naturalne nie są degradowane albo nadmiernie eksploatowane. • Ten środek przyczynia się pozytywnie dla lokalnej gospodarki na obszarach wiejskich. • Jest to metoda tworzenia nowych miejsc pracy w ramach zrównoważonego rozwoju (zielona gospodarka). <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Odbyły się liczne imprezy sportowe, które przyciągnęły wielu ludzi spoza okręgu. <u>Napotkane trudności:</u> • Konserwacja i ciągłe monitorowania dróg i oznakowania są bardzo istotne dla tego typu działalności.	
7.	Wnioski wyciągnięto z jakieś praktyki	Istnieje możliwość racjonalnego i zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych, jednocześnie promowania jest aktywność gospodarcza regionu.
8.	Dane kontaktowe	Centro BTT MAESTRAZGO Tel.: + 34 964 18 52 42 E-mail: info@centrobtmaestrazgo.com
9.	Dodatkowe interesujące informacje dostępne są pod następującym adresem strony internetowej	

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Nextbike: system udostępniania rowerów publicznych na terenach wiejskich w Austrii. (P8)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	W Austrii, ruch drogowy jest główną przyczyną coraz wyraźniejszych oznak emisji CO ₂ , dlatego jednym z rządowych celów w ramach ochrony klimatu jest redukcja emisji, poprzez zaoferowanie społeczeństwu alternatywnych środków transportu publicznego: takich jak najem rowerów.
3.	Cele praktyki	Głównym celem jest redukcja szkodliwych gazów cieplarnianych, zwłaszcza na terenach wiejskich, o małym zagęszczeniu. Aby osiągnąć ten cel projekt nextbike sam założył sobie następujące cele: • Utworzenie sieci wypożyczalni rowerów na stacjach kolejowych lub dworcach autobusowych, aby zaoferować pełny transport publiczny. • Szerokie wykorzystanie oraz łatwa procedura najmu rowerów • Publiczny dostęp i dostępność rowerów przez cały czas • Niewysoka opłata. • Uatrakcyjnienie transportu publicznego poprzez zaoferowanie atrakcyjnego wachlarza rowerów w celu wspierania mobilności multimodalnej
4.	Lokalizacja	- Austria - Dolna Austria i Burgenland W przyszłości system ten powinien zostać rozszerzony na terytorium całej Austrii za pośrednictwem partnerów franczyzowych.
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> • System Nextbike został stworzony w 2004 r. przez Ralfa Kalupnera, Dyrektora Zarządzającego spółki nextbike GmbH. W Burgenland system udostępniania rowerów publicznych został zapoczątkowany w 2007 roku, sześcioma terminalami i 100-ma rowerami. Projekt został zainicjowany przez Centrum mobilności

w Burgenland w ramach finansowanego przez UE projektu parasolowego „Zrównoważony transport i turystyka”. Terminale były zlokalizowane głównie na lokalnej stacji kolejowej oraz w miastach Eisenstadt i Neusiedl am See. Dwa lata później Dolna Austria rozpoczęła projekt pilotażowy, a w 2010 r. rząd kraju związkowego zawarł umowę franczyzy w celu utworzenia systemu na swoim terytorium. Operatorem, który został zaangażowany do wykonania planu, jest spółka Energie- und Umweltagentur Betriebs-GmbH z Dolnej Austrii:

Ramy czasowe:

- Burgenland: po rozpoczęciu projektu w 2007 r. sieć terminali nextbike była powiększana z roku na rok. Obecnie sieć składa się z ok. 40 terminali i 200 rowerów.
- Dolna Austria: W planie jest stworzenie sieci stacji wypożyczania rowerów do końca roku 2014. Po tym okresie projekt będzie oceniany, a wyniki zadecydują o tym, w jaki sposób projekt będzie kontynuowany.

Zaangażowane Organy / Wdrażanie:

- Centrum Mobilności Burgenland.
- Pro Umwelt GmbH (operator w Dolnej Austrii do końca 2011 r.), od 2012 r.: NÖ Energie- und Umweltagentur Betriebs GmbH.
- Michael Chibin/ oemobil GmbH: Firmy odpowiedzialne za serwisowanie i dystrybucję rowerów.
- Im-plan-tat: biuro projektowania.
- Drachhübler & Socher: biuro grafiki.
- ÖBB – Austriacka federacja ds. kolei.

Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:

- Burgenland: W ramach projektu parasolowego „Zrównoważony transport i turystyka” Centrum Mobilności rozpoczęło postępowanie przetargowe w celu udzielenia zamówienia publicznego, w ramach którego lokalne i międzynarodowe przedsiębiorstwa zostaną poproszone o opracowanie automatycznego systemu najmu rowerów szczególnie na obszarach wiejskich. Nextbike - niemiecka firma, która kilka lat wcześniej utworzyła system najmu w Lipsku wzięła udział w przetargu i zaoferowała najlepsze rozwiązanie, dzięki któremu wygrała przetarg.
- Przed wyborem firmy Nextbike rząd Dolnej Austrii poprosił o zbadanie i porównanie wszystkich dostępnych systemów najmu rowerów w celu wyboru najbardziej odpowiedniego systemu, zważywszy na warunki wiejskie.
- Firma Nextbike zaoferowała najlepsze rozwiązanie, dlatego w 2007 r. (Burgenland) / a 2009 r. (Dolna Austria) rozpoczęły wdrażanie systemu Nextbike.
- W obu krajach związkowych utworzono sieć 320 stacji najmu w ciągu ostatnich 6/4 lat.
- Zainteresowane gminy mogą ubiegać się o wdrożenie systemu. Najlepszym sposobem wdrożenia tego systemu na obszarach wiejskich jest dla wielu gmin dołączenie do projektu w celu stworzenia sieci stacji od początku.

Ramy prawne:

- Burgenland: firma nextbike obsługuje system wraz z lokalnym partnerem franczyzowym.
- Dolna Austria: operator uzyskał licencję na świadczenie usług od rządu kraju związkowego na cele realizacji projektu.

Ramy finansowe:

- Gminy lub firmy płacą określoną kwotę za zainstalowanie stacji extbike.

	<u>Stopień wykorzystania (%)</u>: użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców (w miarę możliwości) Rejestracje: Do tej pory 15.000 osób skorzystało z nextbike w Austrii (Burgenland i Dolna Austria).	
6.	Ocena	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników)</u>: - Utworzony system ruchu składający się 320 stacji i 1350 rowerów osiągnięto w ciągu 6 lat. 15.000 zarejestrowanych klientów korzystających z systemu wypożyczania rowerów - Zwiększenie liczby wypożyczeń rowerów. W 2012 r. widoczny był 40% wzrost najmu w porównaniu do 2011 r. - ÖAMTC dokonał oceny wszystkich europejskich systemów wypożyczalni rowerów i „nextbike” został oceniony jako „dobry” (B). 35 ton emisji CO2 można uniknąć w roku 2011. W 2012 r. potencjalne oszczędności będą wynosiły ok. 67 ton. <u>Możliwe czynniki sukcesu</u>: - Skupienie się na właściwym miejscu: częste korzystanie z systemu nextbike jest bardziej prawdopodobne w miejscach turystycznych lub w obszarach miejskich o dużej gęstości zaludnienia. - Łączenie systemów udostępniania rowerów z transportem publicznym, poprzez instalowanie systemu nextbike na stacjach kolejowych czy dworcach autobusowych. - Promocje (taryfy), takie jak „pierwsza godzina za darmo” zachęcają do korzystania z wypożyczalni rowerów. - Współpraca z firmami transportowymi (np. Austriacka Federacja ds. Kolei lub VOR - Stowarzyszenie Transportowe Regionu Wschodniego) umożliwiając stosowanie specjalnych ofert cen biletów. - Gminy dobrowolnie wspierają promocję systemu w ich regionie. - Najważniejszym czynnikiem sukcesu długotrwałego projektu jest sprzedaż powierzchni reklamowej na rowerach. <u>Napotkane trudności</u>: - Zrównoważona dystrybucja rowerów jest jednym z największych wyzwań. - Sprzedaż reklamy na obszarach wiejskich jest trudniejsze niż w miastach o dużym natężeniu. Dochody te są niezbędne w celu prowadzenia długotrwałej, zrównoważonej gospodarczo działalności.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Wyciągnięto wniosek, że przed wdrożeniem systemu udostępniania rowerów publicznych należy sporządzić szczegółowy biznes plan i dokonać skomplikowanych kalkulacji.
8.	Dane kontaktowe	Partner franczyzowy w Burgenland: OEMOBIL O.G. Michael Chibin, Franz Schubertgasse 25

		A-3420 Kritzensdorf - Strona internetowa: www.nextbike.at
9.	Dodatkowe interesujące informacje dostępne są pod następującym adresem strony internetowej	• Ocena systemu nextbike w Burgenland w 2011 r. • EuroTEST 40-stu systemów rowerów publicznych w Europie.

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Próby jazdy na rowerach elektrycznych na Łotwie w czasie Tygodnia Mobilności w 2012 r.(P11)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Mobilność zero emisji dzięki użyciu rowerów elektrycznych
3.	Cele praktyki	• Poszukiwanie alternatywnych środków mobilności, które najlepiej pasowałyby dla poszczególnych rodzajów podróży. • Obniżenie kosztów mobilności • Aspekt środowiskowy - wykorzystanie środków transportu, które nie tworzą efektu cieplarnianego.
4.	Lokalizacja	- Łotwa ▪ Gmina Liepāja ▪ Gmina Ventspils ▪ Gmina Valmiera ▪ Gmina Saldus ▪ Gmina Talsi ▪ Gmina Cēsis ▪ Gmina Kuldīga ▪ Ministerstwo ds. Opieki Społecznej (Ryga) ▪ Ministerstwo Środowiska i Rozwoju Regionalnego (Ryga) ▪ TVNET Ltd. (Ryga) ▪ Agencja «Riga 2014» (Ryga) ▪ Jāņa Sēta Ltd. (Ryga)
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> • Całkowicie prywatna inicjatywa firmy «Blue Shock Bike, Ltd.». • Firma działała, prowadząc działalność ukierunkowaną na przeprowadzenie próby. • Główny cel - podniesienie świadomości społecznej w zakresie możliwości wykorzystania rowerów elektrycznych w życiu codziennym i sprawdzenie swojej przewagi konkurencyjnej w praktyce. • Rowery wyposażone w specjalne urządzenia lokacyjne GPS/GSM w celu śledzenia przejazdów. • Ramy czasowe - próba trwała 1 tydzień, odbyła się we wrześniu 2012 r. (z wyjątkiem gmin Cēsis i Valmiera, w których proces trwał 5 tygodni).

	• Zaangażowane Organy / Wdrażanie: • Do próby zaangażowano - 7 gmin, 2 ministerstwa, 1 agencję komunalną i 2 prywatne spółki. Gminy te mogą być traktowane jako ośrodki flagowe dla sąsiednich terenów i regionów wiejskich. • Zaangażowano kombinację 4 rodzajów podmiotów (samorządy, rząd krajowy, prywatne firmy i zwykłych ludzi). • Grupy docelowych użytkowników - lokalni politycy i urzędnicy rządowi, decydenci z zakresu polityki transportowej, przedsiębiorcy, media, mieszkańcy miast. • Uczestnicy badania otrzymali (bez żadnych opłat) rowery elektryczne do wykonywania codziennej działalności. Próba miała służyć przetestowaniu przydatności i opłacalności korzystania z rowerów elektrycznych w realnym życiu. • W ramach tej praktyki można wyodrębnić 4 etapy: - Etap wprowadzenia - poinformowanie samorządów, pokazanie rowerów elektrycznych i umożliwienie wykonania jazdy próbnej. - Etap podejmowania decyzji przez zaangażowane strony, (trwa on dłużej w przypadku instytucji publicznych). - Etap realizacji - łącznie 2 tygodnie. - Analiza i wnioski - 1 tydzień po przeprowadzeniu próby <u>Ramy prawne:</u> • Nie doświadczone żadnych przeszkód prawnych. • Wymaga to jedynie odrobiny chęci i wsparcia dla innowacyjnych pomysłów ze strony przedstawicieli władz publicznych. • Technicznie proces ten może być zorganizowany na tej samej podstawie prawnej, co zakup lub najem samochodów na cele pełnienia funkcji instytucji publicznych/prywatnych. <u>Ramy finansowe:</u> • Żadnych nakładów finansowych nie wymagano od uczestników badania. • Dla inicjatorów bezpośrednia efektywność kosztowa była ujemna, ponieważ mieli oni zakupić rowery elektryczne i odpowiednio je dostosować. • Najbardziej kosztownym elementem w zakresie korzystania z rowerów elektrycznych jest sam ich zakup. Koszt waha się w granicach od 500 do 1500 EUR. • Ładowanie i koszty amortyzacji są stosunkowo niskie - 6,5 centa/km (samo ładowanie kosztuje ok. 1 centa za 10 km). • W dłuższej perspektywie efektywność kosztowa może być nadzwyczajna, jeżeli wiele krótszych odległości (do 30 km w jednym kierunku) będzie pokonywane przy użyciu rowerów elektrycznych. Pod względem czysto kosztowym korzystanie z rowerów elektrycznych jest 4 razy tańsze niż korzystanie z samochodu elektrycznego i prawie 6 razy tańsze niż korzystanie ze zwykłego samochodu (z silnikiem spalinowym). • Efektywnym rozwiązaniem dla firm i instytucji publicznych może być długoterminowy najem rowerów elektrycznych, który również obejmowałby utrzymanie floty.
6.	Ocena Wykazane wyniki (za pomocą wskaźników) • Oddziaływanie na środowisko: - Rowery elektryczne charakteryzują się zerową emisją dwutlenku węgla (nie licząc procesu ich produkcji). - Podczas jednotygodniowej próby w całości uniknięto 107 kg emisji CO₂.

		• Oddziaływanie społeczno-gospodarcze: - Podczas jednotygodniowej próby w całości zaoszczędzono 211.7 EUR, przejeżdżając trasę 764 km. - ~ 28 centów za każdy kilometr przejechany na elektrycznym rowerze zamiast w normalnym samochodzie. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Zorientowani na innowację liderzy i pracownicy komunalni. • Zainteresowanie optymalizacją kosztów. <u>Napotkane trudności:</u> • Finansowo problematyczny rozruch z powodu logistyki i zainicjowania projektu.
7.	Wnioski wyciągnięto z jakie praktyki	• Konserwacja powinna stanowić usługę lokalną. • Należy wziąć pod uwagę fakt, że edukacja i przekonywanie ludzi do korzystania z rowerów elektrycznych zajmuje więcej czasu, niż się spodziewano. Ważne jest, aby opracować lepsze materiały wizualne. • Można stwierdzić, że rower elektryczny jest doskonałym niszowym rozwiązaniem dla poprawy mobilności na Łotwie, jednak powinniśmy pamiętać o jego sezonowości (dobra pogoda do jazdy na rowerze to tylko około 6 miesięcy w ciągu roku). • Ponieważ korzystanie z rowerów elektrycznych stanowi świetną alternatywę dla podróży na trasach do 30 km w jedną stronę, można uznać, że jest to również dobra alternatywa dla ludzi zamieszkałych na obszarach wiejskich.
8.	Dane kontaktowe	Neils Kalniņš, SIA „Blue Shock Bike” członek zarządu e-mail: neils.kalnins@blueshockbike.lv Tel. +371 29105076 http://www.blueshockbike.lv/
9.	Dodatkowe interesujące informacje dostępne są pod następującym adresem strony internetowej	SIA prezentacje „Blue Shock Bike” (w jęz. łotewskim): • „Ilgtspējīga elektrotransporta sistēma, risinājumi un inovācijas” – 2012 • „Bezizmešu transporta vīzija Latvijā” – 2012 MOG prezentacja na warsztaty w Rzeszowie: • „Próby jazdy na rowerach elektrycznych na Łotwie w czasie Tygodnia Mobilności w 2012 r.” - 05.12.2012 r.

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	  
1.	Tytuł praktyki	CYCLO: Udostępnienie infrastruktury rowerowej w regionie Epiru.(P4)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Innowacyjne udostępnienie roweru jako środka transportu lokalnego
3.	Cele praktyki	Cele praktyki są następujące: • Rozwiązanie problemów transportowych w sposób zdrowy i przyjazny dla środowiska. • Zapewnienie ludności wiejskiej urządzeń niezbędnych do korzystania z publicznych rowerów, jako środka transportu w celu zaspokojenia własnych potrzeb w zakresie transportu lokalnego.
4.	Lokalizacja	- Grecja - Region Epir - Jednostka Regionalna Ioanniny
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> JR Ioanniny (podobnie jak reszta regionu) charakteryzuje się niską gęstością zaludnienia, górzystym ukształtowaniem i szerokim rozproszeniem osiedleń (warunki izolacji). Terytorialna mobilność zasadniczo składa się z lokalnych autobusów i usług autobusów dalekobieżnych świadczonych przez firmę KTEL (prywatnych). Wioski i osady są słabo lub w ogóle nie obsługiwane przez transport publiczny (KTEL). W niektórych przypadkach najbliższa linia autobusowa znajduje się w odległości kilku kilometrów. Duża część społeczeństwa, głównie osoby starsze praktycznie nie posiadają możliwości skorzystania ze środków transportu publicznego. Słaby popyt na tych obszarach sprawia, że usługi transportowe są niewykonalne. Gmina Ioannina i Region Epiru brały udział w projekcie organizowanym w ramach programu MED 2007-2013. W ramach projektu, wszystkie zaangażowane terytoria pracowały na tym, w jaki sposób należy promować rower jako alternatywny środek transportu. W niektórych obszarach (słabego popytu) i w niektórych godzinach (poza godzinami szczytowymi) komunikacja publiczna nie świadczyła usług na zadowalającym poziomie, a ludzie korzystali ze swoich prywatnych pojazdów w celu zaspokojenia własnych potrzeb. Brak wystarczającego popytu w niektórych obszarach i godzinach powoduje, że linie

	autobusowe nie mogą być eksploatowane. W tym celu, wyżej wymienione podmioty próbowały promować rower jako odpowiedź na ten problem. <u>Ramy czasowe:</u> Nowa innowacyjna infrastruktura rowerowa została udostępniona społeczeństwu we wrześniu 2012 roku. <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Gmina Ioannina. Region Epir <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> Gmina Ioannina zainstalowała innowacyjną infrastrukturę rowerową: ▪ Faza 1 Zaprojektowanie nowoczesnej ścieżki rowerowej ▪ Faza 2 Pilotażowe utworzenie Stacji Udostępniania Rowerów Automatycznych w Igoumenitsa. Ten etap przewiduje instalację dwóch Stacji Udostępniania inteligentnych Rowerów Automatycznych, jak również 70 miejsc parkingowych na terenie Gminy. Każda zautomatyzowana stacja będzie dysponowała 10-cioma rowerami. Każdy użytkownik będzie zobowiązany dokonać rejestracji w wyznaczonym miejscu oraz nabyć inteligentną kartę, która umożliwi mu korzystanie z rowerów publicznych. System będzie zarządzalny <i>online</i>. Obecnie nie jest nakładana żadna opłata za usługi (maks. 4 godziny korzystania). Studium wykonalności wykazało, że przy zastosowaniu opłaty w wysokości 0,50 € za 30 min. projekt będzie wykonalny, a system będzie można utrzymać. ▪ Faza 3 Rozszerzona kampania informacyjna na rzecz promocji ruchu rowerowego w ogólności i nowych obiektów w szczególności. Broszury, mapy, porady, wydarzenia i materiały informacyjne zostały przygotowane w celu promowania roweru jako środka komunikacji miejskiej. <u>Ramy prawne:</u> Brak szczególnych wymogów. <u>Ramy finansowe:</u> Koszt utworzenia systemu wynosi 40.000 €. Jeżeli chodzi o koszty operacyjne, studium wykonalności wykazało, że opłata w wysokości około 1 € za godzinę, może pozwolić na pokrycie kosztów amortyzacji/ewentualnych szkód. Istnieją plany poszerzenia obszaru świadczenia usług na terenie Gminy, ponieważ popyt na nie bardzo do tego zachęca. <u>Stopień wykorzystania (%): użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców (w miarę możliwości)</u> W terminie od września 2012 r. do lutego 2013 r. system pilotażowy zdobył 300 zarejestrowanych użytkowników. Ten fakt daje wystarczające podstawy dla dalszego poszerzania obszaru usług.
6.	Ocena <u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> • Wzrost liczby ludności korzystającej z roweru jako środka transportu, któremu towarzyszą istotne korzyści dla środowiska i zdrowia.

		• Zwiększenie mobilności ludzi w sposób ekologiczny. • Wzrost świadomości o szkodliwości korzystania z prywatnych samochodów. • Alternatywne opcje mobilności w sytuacji, gdy transport publiczny zawodzi. • Szeroka akceptacja ze strony społeczeństwa (duża liczba zarejestrowanych użytkowników). <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Zwiększona kampania informacyjna w celu szerzenia idei, że rower może stanowić bezpieczny i skuteczny środek transportu. • Innowacyjny system z obsługą <i>online</i> i możliwością korzystania z inteligentnej karty. • Łatwy w użyciu i obsłudze. <u>Napotkane trudności:</u> • Bezpieczeństwo i kwestie zabezpieczeń. • Ukształtowanie terenu nie pozwala na to, aby jazda rowerowa była bezproblemowa na każdym obszarze. • Fakt, że usługa świadczona jest bez żadnych kosztów dla użytkowników może prowadzić do uzyskania błędnych wyników. Pod koniec pilotażowego wdrażania przeprowadzimy ocenę pod kątem zastosowania minimalnej opłaty.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Kwestie mobilności i transportu można skutecznie rozwiązać dzięki połączeniu innowacji i technologii z tradycyjnymi i ekologicznymi środkami transportu. Popularność usługi utwierdza nas w przekonaniu, że takie inicjatywy mogą poprawić sytuację mobilności w sposób przyjazny dla środowiska i ekonomicznie wykonalny.
8.	Dane kontaktowe	Pan Dimitriadis +30 2310-829729 (BRAINBOX S.A.) Pan Anastasoulis +30 26510 01035 (Gmina Ioannina) http://www.ioanninabikes.gr
9.	Dodatkowe interesujące informacje	

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	  
1.	Tytuł praktyki	„Jeżdżąc rowerem elektrycznym można robić więcej” (P9)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Głównym tematem praktyki była promocja ekologicznej i społecznie słusznej mobilności na e-rowerach oraz wspieranie zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich, ochrony przyrody i dążenia do równej jakości życia dla wszystkich grup społeczeństwa z regionu Górna Kraina.
3.	Cele praktyki	Główne cele projektu są następujące: • Wprowadzenie w obszarach pilotażowych przyjaznych dla środowiska pojazdów (rowery elektryczne) dla grup społecznych o ograniczonych możliwościach fizycznych poprzez stworzenie „pakietu” wszelkich niezbędnych warunków: e-rowerowej infrastruktury, działań promocyjnych i wzrostu/rozpowszechniania wiedzy na temat i e-rowerów. • Promowanie ochrony środowiska w miejscach turystycznych i obszarach chronionego krajobrazu. • Promowanie wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych. • Wykorzystanie możliwości oferowanych przez transport ekologiczny na terenach wiejskich w innych dziedzinach zrównoważonego rozwoju (np. w agroturystyce). • Podniesienie świadomości ekologicznej mieszkańców i odwiedzających turystów.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Słowenia - Region lub powiat lub gmina: Region Górna Kraina z przewagą działalności w społeczności centralnego i górnego regionu Górna Kraina
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> W regionie Górna Kraina, w którym więcej niż 40% terytorium stanowi obszar Natura 2000 lub posiada jakiegokolwiek inny status z zakresu ochrony przyrody obciążenie środowiska przez obecnie wykorzystywane formy transportu (hałas i gazy powodujące efekt cieplarniany, zanieczyszczenie hałasem, zatory drogowe, wizualne „zanieczyszczenie” krajobrazu naturalnego i obszarów wiejskich) zagrażają wrażliwym dolinom alpejskim i innym miejscom turystycznym w obszarach wiejskich. Wyżej wymienione trendy transportowe zagrażają również jakości życia i tym samym

zrównoważonemu rozwojowi obszarów wiejskich.

Piękna i dobrze zachowana przyroda oraz krajobrazy wiejskie regionu Górna Kraina są bardzo atrakcyjne dla turystyki rowerowej. Ta forma transportu stopniowo nabiera znaczenia jako środek mobilności ekologicznej w obszarach wiejskich oraz jako skuteczna i popularna działalność rekreacyjna oraz korzyści dla zdrowia, również wśród osób starszych.

Jednak ze względu na typowy krajobraz podalpejski dla niektórych osób (osoby starsze, osoby z pewnymi problemami zdrowotnymi i osoby niepełnosprawne) poszczególne odcinki tras rowerowych regionu Górna Kraina mogą okazać się zbyt wymagające, jeśli chodzi o jazdę na rowerze tradycyjnym. W związku z tym osoby te mają tendencję do wybierania się na wycieczki na łono natury samochodem, a tym samym pozbawiają się możliwości korzystania w pełni z aktywności rekreacyjnej i dobrej jakości życia. I w ten oto sposób transport samochodowy ze wszystkimi jego negatywnymi skutkami skłania nas do uprawiania jazdy rowerowej i ekologicznej mobilności.

Szybko rosnąca liczba pojazdów elektrycznych zarówno dużych (samochody) jak i małych (rowery, skutery) niesie za sobą nowe możliwości do wprowadzania „zielonego” transportu. Takie elektryczne rowery stanowią również rozwiązanie dla trudnego terenu całego regionu Górna Kraina dzięki oferowanemu przez nie ułatwieniu polegającemu na połączeniu jazdy na rowerze tradycyjnym z jazdą na rowerze zasilanym elektrycznie. Rowery elektryczne, które jedynie w małym stopniu oddziałują na środowisko naturalne, umożliwiają również użytkownikom, którzy są nieco mniej sprawni fizycznie wyprawy na bardziej wymagające i dłuższe wycieczki rowerowe i korzystanie z aktywności rekreacyjnej w zielonym otoczeniu.

Ramy czasowe: 2011-2012 r.

Zaangażowane Organy / Wdrażanie:

Projekt został wybrany w 2011 roku w ramach zaproszenia do składania wniosków ze strony Lokalnej Grupy Działania (LGD) „Gorenjska košarica” w ramach osi LEADER Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 do współfinansowania przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich.

Następujące instytucje prywatne i publiczne były zaangażowane w przygotowanie i realizację projektu:

- Tourism Bohinj d.d. - Wiodący Partner
- Gmina Preddvor – Partner
- Regionalny Związek Stowarzyszeń Emerytów Górna Kraina - Partner
- Centrum Zrównoważonego Rozwoju Wsi w Kranj - Zewnętrzny koordynator projektu

Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:

Projekt był realizowany w celu promowania jazdy na rowerze jako przyjaznej dla środowiska i społecznie słusznej aktywności rekreacyjnej i metody mobilności istotnej dla interesu publicznego. Ponadto miał on na celu promowanie innych możliwości związanych z pojazdami elektrycznymi, np. okazji do rozwijania zrównoważonej działalności na obszarach wiejskich, promowania turystyki ekologicznej, tworzenia obszarów zamkniętych dla ruchu - np. obszarów Natura 2000.

Aby osiągnąć wszystkie te cele zaprojektowaliśmy zorientowany na użytkownika program jazdy na e-rowerach na wsi w regionie Górna Kraina i w tej pierwszej fazie pilotażowej zakupiliśmy rowery elektryczne z odpowiednim wyposażeniem dla 2-óch

wybranych punktów informacyjnych.

Jednak, aby wybrać nowy środek mobilności ludzie potrzebują nie tylko dobrych możliwości technicznych pojazdu i odpowiednich środków finansowych, aby go zakupić lub miejsca, w którym można go wynająć ale również wystarczająco wysokiego poziomu motywacji i świadomości pozytywnych skutków, jakie zrównoważony transport niesie dla natury i jakości życia. Dlatego przygotowaliśmy i wdrożyliśmy zestaw działań promocyjnych, informacyjnych i edukacyjnych dotyczących jazdy na rowerze.

Wszystko to pozwala na to, aby jazda na e-rowerze stała się dostępna dla osób mniej mobilnych, będąc jednocześnie przyjazną dla środowiska.

Projekt składał się z następujących, jednakowo bardzo ważnych 2 etapów:

Faza przygotowania projektu:

- przygotowanie koncepcji projektu, utworzenie partnerstwa i zaplanowanie wszystkich niezbędnych działań;
- poszukiwanie środków na realizację projektu i skuteczny wniosek do przetargu LGD 2011

Faza wdrażania projektu:

- definiowanie i planowanie 5-ciu okrężnych tras do jazdy na rowerze elektrycznym na obszarach wiejskich regionu Górna Kraina
- Utworzenie 2-óch punktów informacyjnych dla zielonych wycieczek wiejskich i zakup 12-stu rowerów elektrycznych (6 dla każdego z punktów informacyjnych);
- przygotowanie i druk broszury informacyjno-promocyjnej w 3-ech językach (słoweńskim, angielskim, niemieckim)
- organizowanie spotkań/warsztatów z lokalnymi podmiotami w zakresie rozwoju i mieszkańcami w celu zaprezentowania im jazdy na e-rowerach i wszystkich nowych możliwości dla rekreacji i rozwoju turystyki;
- przygotowywanie artykułów na temat projektu i elektromobilności na stronach internetowych projektu i partnerów lokalnych
- tworzenie map Okrężnych tras rowerowych na obszarach wiejskich regionu Górna Kraina (5 map)
- wyposażenie wszystkich ośrodków informacji turystycznej zlokalizowanych w zaangażowanych gminach we wszelkie niezbędne informacje na temat jazdy na e-rowerach (za pomocą artykułu i wszystkich wyników dostępnych na ich stronach internetowych, broszurach dostępnych w ich ośrodkach, poprzez szkolenie pracowników tych ośrodków),

Ramy prawne:

Projekt jest realizowany zgodnie z wymogami Lokalnej Grupy Działania (LGD) Gorenjska Košarica w ramach osi LEADER Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 (Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich).

Ramy finansowe:

Całkowita wartość projektu to 29.200,00 EUR, z czego 60% kosztów kwalifikowanych (z wyłączeniem podatku VAT) zostało sfinansowanych z osi LEADER, a 40% przez partnerów.

Stopień wykorzystania (%): użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców (w miarę

	możliwości) Ta dobra praktyka stanowiła projekt pilotażowy, którego celem było przekazanie innym gminom w regionie Górna Kraina i w Słowenii wszystkich przydatnych i wszechstronnych doświadczeń, wyników i bodźców dla szerokiego rozprzestrzenienia mobilności w formie jazdy na e-rowerze oraz jej pozytywnych aspektów. Stąd stopień wykorzystania jest niski w porównaniu do całkowitej populacji regionu. Jednak biorąc pod uwagę zwiększenie udziału osób starszych w regionie, świadomość ochrony przyrody i dbania o zdrowy styl życia i bardzo pozytywne reakcje innych gmin w regionie, możemy oczekiwać szybkiego rozszerzenia praktyki w całym regionie. W rzeczywistości, to się już dzieje, coraz więcej ośrodków turystycznych kupuje e-rowery. Taki projekt oznacza, że pomimo faktu, iż liczba pojazdów elektrycznych (rowery, samochody) jest nadal bardzo niska, to region Górna Kraina, jako „region przyjazny mobilności elektrycznej”, jest przygotowany i wyposażony, w tym również w <i>know-how</i>, na prognozowaną masową produkcję i wykorzystanie pojazdów elektrycznych w następnych latach.
6.	Ocena
	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników)</u> Projekt osiągnął wszystkie rezultaty zaplanowane dla fazy przygotowań: • Utworzenie 2-óch info-punków oznaczonych dla zielonych wycieczek na wieś (Preddvor, Bohinj). • Zakup 12-stu rowerów elektrycznych, który umożliwia regularne wdrażanie wycieczek e-rowerowych zaplanowanych w ramach projektu. • Stworzenie jednego ogólnego programu dla aktywnych zielonych wycieczek e-rowerowych na wieś w regionie Górna Kraina. • 5 nowych Okrężnych tras rowerowych dla jazdy na e-rowerach. • 5 map regionu Górna Kraina dotyczących zielonych wycieczek e-rowerowych. • 2000 egzemplarzy broszury promocyjnej w języku słoweńskim, 1000 egzemplarzy w języku angielskim i 1000 egzemplarzy w języku niemieckim. • 2 spotkania/warsztaty z mieszkańcami i podmiotami w zakresie rozwoju i zaprezentowanie im nowych możliwości oferowanych przez e-rowery. • ponad 15 artykułów w TV, radio, elektroniczne i drukowane materiały na temat oferowanych przez e-rowery nowych możliwości dla zrównoważonego rozwoju (agroturystyki) i jakości życia (np. rekreacja, podróże) dla wszystkich pokoleń. Projekt został dobrze przyjęty przez wszystkie gminy, podmioty ds. turystyki oraz publicznych ekspertów i media. Przygotowanie i realizacja projektów przebiegały bez przeszkód i wszystkie działania zostały zrealizowane w planowanym terminie. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Kompetencje partnerów, które obejmowały wszystkie zróżnicowane obszary wchodzące w skład projektu (zarządzanie projektem, społeczne problemy emerytów, rozwój i promocja turystyki, zarządzanie eventami). • Skuteczna współpraca pomiędzy biorącymi udział partnerami i ich wspólna

	motywacja i cele, jak również ich współpraca w ramach wcześniejszych projektów. • Dobry projekt koncepcyjny z jasnym podziałem zadań i obowiązków, i jakiegokolwiek działalności, posiadał cel jasny dla całego projektu i został konstruktywnie połączony z innymi działaniami, które to działania wzajemnie wspierały się. • Dobra współpraca lokalnych gmin, polegająca na udzielaniu wszelkich pozwoleń, dokumentacji, informacji niezbędnych do realizacji działań. Gminy również udzieliły niezbędnego współfinansowania. • Innowacyjne podejście projektu zyskało dużą uwagę mediów. <u>Napotkane trudności:</u> Działania projektowe przeprowadzono bez komplikacji.	
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	
	Bardzo ważnym był fakt, że wszyscy zaangażowani partnerzy byli entuzjastyczni i bardzo kompetentni w swojej dziedzinie pracy (technicy, specjaliści ds. marketingu, koordynatorzy działań itp.) oraz odpowiedni do wykonywania swojej części działań. W ten sposób można było zająć się wszystkimi ważnymi zagadnieniami, znaczna liczba członków grup docelowych była zaangażowana poprzez swój udział lub informowana o działalności. Zdrowy styl życia stanowi bardzo silny element promocyjny, który może zwiększyć zainteresowanie ludzi sprawami takimi jak zielona mobilność, którą uważa się za bardzo ważną dla środowiska. Aby wyrazić to nawet bardziej jasno, trzeba pokazać i udowodnić każdemu z osobna, że ochrona natury/środowiska jest również bezpośrednio korzystna dla niego (lepsze zdrowie, lepsza forma). E-rowery czasami nadal uważa się za zabawki, dlatego należy mocno podkreślić, że mogą stać się poważnym narzędziem służącym nie tylko do rekreacji, ale także codziennej mobilności, zwłaszcza, jeśli można połączyć je z klasycznymi rowerami na mniej wymagającym terenie. W ten sposób ludzie mogą również zrozumieć i zaakceptować bieżące ceny e-rowerów, które są znacznie wyższe, jednak gwałtownie maleją. Z drugiej strony, osoby starsze często dystansują się do e-rowerów, nawet bardziej niż młodszy użytkownicy. Obawiają się oni, że korzystając z e-rowerów zamiast z rowerów klasycznych, w jakiś sposób przyznają się do tego, że się starzeją. Dlatego należy konieczne podkreślać, że e-rowery mają jedynie służyć im jako pomoc w pokonywaniu trudniejszych tras i że mogą one rozszerzyć zakres ich podróży i mobilności bez samochodu. Tak dobre informowanie, edukacja i promocja są bardzo ważne, aby uzyskać wystarczające i prawdziwe informacje zarówno dla wybranych grup mieszkańców, jak i podmiotów z zakresu turystyki, lokalnych gmin, ludności jak również, co jest bardzo ważne, dla mediów specjalistycznych i ogólnych. W ten sposób możliwe będzie, że ludzie naprawdę zrozumieją wszystkie pozytywne aspekty ekologicznej mobilności z wykorzystaniem e-rowerów, bez przyjmowania jakichkolwiek szkodliwych stereotypów.	
8.	Dane kontaktowe	Centrum Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Wiejskich w Kranj (CSR D Kranj) Uroš Brankovič, dyrektor, Vlasta Juršak, kierownik projektu Tel.: +386 4 257 88 28, +386 4 257 88 26 E-mail: info@ctrp-kranj.si Strona internetowa: www.ctrp-kranj.si

9.	Dodatkowe interesujące informacje	• dodatkowe informacje przekazane przez informatora: • różne dokumenty (sprawozdania, prezentacje) - prezentacje: www.ctrp-kranj.si; info@preddvor-tourism.si; www.bohinj.si - Broszura projektu: www.ctrp-kranj.si; info@preddvor-tourism.si; www.bohinj.si - Okrężne trasy dla e-rowerów w regionie Górna Kraina: www.ctrp-kranj.si; info@preddvor-tourism.si; www.bohohinj.si - Strony internetowe partnerów: www.bohohinj.si www.preddvor-tourism.si www.ctrp-kranj.si
----	--	--

4

Efektywność Energetyczna i Przyjazne Dla Środowiska Podejście Do Kwestii Mobilności

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	 
1	Nazwa Praktyki	Krótkotrwale wypożyczanie samochodu elektrycznego za cenę biletu autobusowego w Sagunto (P1)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Krótkotrwale wypożyczanie samochodu elektrycznego, bez konieczności kupowania, jako czynnik poprawiający zrównoważoną mobilność i korzystny z punktu widzenia ograniczonych zasobów (ropa naftowa, powietrze, przestrzeń).
3	Założenia praktyki	Zapewnienie publicznych środków transportu zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, w oparciu o system wypożyczania samochodów elektrycznych na krótki termin.
4	Lokalizacja	- Kraj: Hiszpania - Region, powiat lub gmina: Wieś Sagunto w Regionie Valencia - Ludność: 65.595 osób - Obszar: 6.632 km² - Gęstość zaludnienia: 496,93 os./km²  
5	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza</u> Ze względu na szkodliwe emisje Europejska Strategia Transportowa zakłada, że do roku 2020 państwa UE powinny ograniczyć emisje gazów cieplarnianych o 20%. Ponadto do 2050 roku państwa europejskie powinny całkowicie wyeliminować spalanie na skutek eksploatacji pojazdów konwencjonalnych (oznacza to rezygnację ze stosowania pojazdów na benzynę i olej napędowy) <u>Ramy czasowe:</u> Początek działania: rok 2008 - Liczba zarejestrowanych użytkowników (2012): 100 - Grupa wiekowa głównych klientów: 25-50 - Jest to nowatorski projekt zarówno w Hiszpanii jak i w Europie, jeśli chodzi

o korzystanie z pojazdów elektrycznych

- Flota obejmuje 8 samochodów elektrycznych;
- 2 stanowiska wymiany samochodów w różnych częściach miasta;
- Każde stanowisko posiada parking z miejscami dla 6 samochodów;
- Na parkingu pojazdy są doładowywane;
- Opłata zależnie od długości przejazdu i czasu wypożyczenia;
- Niskie opłaty, dostępne dla ludności (Stawka godzinowa wynosi 1 € za każde 15 minut, a taryfa zależnie od długości przejazdu wynosi 0.25 € / km).

Zaangażowane podmioty/realizacja

- Finansowanie: Ministerstwo Rozwoju Hiszpanii oraz Agencja ds. Energetyki Regionu Valencia (AVEN).
- Partnerzy: Gmina Sagunto.
- Realizacja: Movilidad Urbana Sostenible S.L. (MOVUS).
- Grupy docelowe: Ogół społeczeństwa. Osoby korzystające stale i okazjonalnie.

Proces i elementy składowe praktyki

Przygotowanie: Rejestracja

- Etap 1: Wypełnij formularz wniosku na stronie internetowej.
- Etap 2: Twoja umowa zostanie przesłana pocztą. Odeślij podpisany egzemplarz umowy wraz z podpisaną zgodą Twojego banku na pobieranie należności bezpośrednio z konta oraz kopię prawa jazdy i dowodu osobistego.
- Etap 3: Możesz przyspieszyć proces przesyłając dokumenty faksem lub e-mailem. Skontaktujemy się z Tobą po rozpatrzeniu i zatwierdzeniu wniosku.

Odbiór samochodu:

- Etap 1: Przesuń kartę przez czytnik na stacji ładowania, co pozwoli Ci doładować pojazd.
- Etap 2: Wsuń kartę użytkownika do czytnika po lewej stronie na przedniej szybie. Pozostaw kartę na miejscu i poczekaj, aż kolor lampki czytnika zmieni się z żółtego (zarezerwowany) na czerwony (zajęty).
- Etap 3: Wsiądź do samochodu i znajdź kluczyki z boku w drzwiach od strony kierowcy. Komputer pokładowy potwierdzi Twoją rezerwację.

	<u>Zwrot pojazdu:</u> • Etap 1: Po powrocie na stanowisko wymiany pojazdów wyłącz światła, zatrzymaj samochód i na komputerze pokładowym wybierz ZWROT POJAZDU, • Etap 2: Podłącz samochód do zasilania, • Etap 3: Przesuń kartę przez czytnik, sprawdź czy samochód jest zamknięty, i czy lampka czytnika zmieniła sygnalizację z „zajęty” na „wolny”. <u>Ramy prawne</u> Niezbędna była współpraca z Gminą Sagunto w celu uzyskania: • Zezwolenia na instalację punktów ładowania, • Zgody na korzystanie z dróg publicznych. Prezentowana dobra praktyka to działanie proponowane przez Ministerstwo Rozwoju i wymienione w dokumencie: • „Planowanie oszczędności i efektywności energetycznej w transporcie i gospodarce mieszkaniowej”. <u>Ramy finansowe</u> Koszt całego projektu wyniósł ok. 1 milion Euro, przy czym • Finansowanie zapewniły: Ministerstwo Rozwoju i Agencja ds. Energetyki Regionu Valencia. • 270.000 Euro przeznaczono dla firmy obsługującej projekt (Movus) Niektóre koszty: • Koszt każdego stanowiska ładowania wyniósł 4000 Euro • Koszt każdego samochodu to 24.000 Euro <u>Poziom wykorzystania (%): użytkownicy/ludność ogółem</u> 100 osób zarejestrowało się do korzystania z systemu w latach od 2008 do 2012
6	Ocena <u>Ewentualne wymierne efekty (z zastosowaniem wskaźników):</u> • Eliminacja konieczności zakupu i utrzymania prywatnego pojazdu. • Racjonalizacja eksploatacji samochodu poprzez skrócenie przejazdów.

- Podobne doświadczenia z innych krajów pokazują, że na trasie o podobnej długości systemy wspólnego korzystania z samochodów pozwalają na uzyskanie oszczędności rzędu ok. 4,5 raza w porównaniu z samochodem prywatnym.
- Bardziej inteligentny rodzaj mobilności: korzystanie ze środków transportu dostosowanych do różnych typów przejazdów.
- Każdy pojazd używany wspólnie pozwala na eliminację od 6 do 9 samochodów prywatnych.
- Integracja z innymi rodzajami transportu zrównoważonego (transport publiczny, chodzenie i rower).
- Ograniczenie ruchu pojazdów i ich zagęszczenia.
- Zmniejszenie zużycia paliw.
- Redukcja emisji CO₂

Oszczędności finansowe i energetyczne	prognozy 2012
oszczędność paliwa w litrach	9.450
oszczędność energii (ETP)	7,22
zmniejszenie emisji (tony CO ₂)	24,6

Czynniki mające wpływ na powodzenie:

- Elastyczność: Klienci korzystają z samochodów tak długo jak potrzebują w odróżnieniu od typowych usług wynajmu pojazdów.
- Prezentowana inicjatywa uzyskała liczne prestiżowe nagrody.
- Obecnie działanie to rozszerzane jest na inne obszary Prowincji Valencia.

Napotymane trudności:

Konieczna jest znaczna inwestycja początkowa, aby realizacja projektu była możliwa.

7	Lekcje wynikające z praktyki	Na trasie o podobnej długości systemy wspólnego korzystania z samochodów pozwalają na uzyskanie oszczędności rzędu ok. 4 - 5 razy w porównaniu z samochodem prywatnym
8	Dane kontaktowe	MOVUS – Movilidad Urbana Sostenible, S.L. Tel.: +34 96 135 11 50 E-mail: info@movus.ed

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	  
1.	Tytuł praktyki	Podróżowanie pojazdem elektrycznym po regionie Górna Kraina. (P9)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Konkretny rozwiązany temat / problem: wykorzystanie pojazdów przyjaznych dla środowiska - ochrona środowiska w miejscach turystycznych i przyrodniczych obszarów chronionych, korzystanie z odnawialnych źródeł energii, wykorzystanie możliwości oferowanych przez zielony transport w środowisku wiejskim i świadomość ekologiczna ludności i turystów.
3.	Cele praktyki	• Utworzenie połączonej trasy dla pojazdów elektrycznych wraz z całą infrastrukturą niezbędną do podróżowania nimi w całym regionie Górna Kraina, w ramach i pomiędzy lokalnymi gminami i potencjalnie również w kierunku Austrii i Włoch. • Zwiększenie wiedzy i świadomości, zaufania i motywacji zarówno mieszkańców jak i turystów zagranicznych w celu wspierania i korzystania z pojazdów elektrycznych (zarówno dużych jak i małych). • Zwiększenie wiedzy i motywacji do mobilności ekologicznej jako zrównoważonej możliwości rozwoju.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Słowenia - Region, powiat lub gmina 5 gmin Centralnego i Górnego regionu Górna Kraina Jezersko, Preddvor, Bled, Bohinj, Kranjska gora Pod wpływem praktyki kolejna stacja ładująca została utworzona w regionie Górna Kraina w gminie Naklo i jedna w Austrii w miejscowości Eisenkappel, tym samym zrealizowano połączenie pomiędzy Słowenią a Austrią. Niektóre z pozostałych słoweńskich regionów wyraziły chęć stworzenia takich sieci w swoich obszarach.
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> W regionie Górna Kraina obciążenie środowiska przez obecnie wykorzystywane formy transportu wraz z ich negatywnymi skutkami takimi jak hałas i gazy powodujące efekt cieplarniany zagrażają wrażliwym dolinom alpejskim i innym miejscom turystycznym w obszarach wiejskich. Około 40% wszystkich gruntów na obszarach wiejskich w regionie Górna Kraina stanowią obszar Natura 2000 lub posiadają jakikolwiek inny status z zakresu ochrony przyrody. Wyżej wymienione trendy transportowe zagrażają również jakości życia i tym samym zrównoważonemu rozwojowi obszarów wiejskich. Szybko rosnąca liczba pojazdów elektrycznych zarówno dużych (samochody) jak i małych

(rowery, skutery) niesie za sobą nowe dla regionu Górna Kraina możliwości wprowadzania „zielonego” transportu.

Projekt powstał z myślą o promowaniu pojazdów przyjaznych dla środowiska i wykorzystaniu możliwości, jakie pojazdy elektryczne oferują ludziom i obszarom wiejskim w regionie Górna Kraina (np. możliwość rozwijania zrównoważonej aktywności na obszarach wiejskich, propagowanie ekoturystyki, tworzenie obszarów zamkniętych w ruchu - np. Natura 2000, redukcja zanieczyszczenia powietrza, itp.).

Pomimo potencjału mobilności elektrycznej, pojazdy elektryczne charakteryzują się szczególnymi ograniczeniami i wymaganiami. Jednym z najważniejszych wymagań jest infrastruktura do ładowania samochodów elektrycznych, ponieważ średnio na jednej baterii samochody elektryczne mogą osiągnąć 100-150 km (a rowery elektryczne 20-30km). W Słowenii tylko 5 stacji ładowania zostało zainstalowane do wiosny 2010 r. i to na obszarze całej Słowenii.

Z drugiej strony, aby wybrać nowy środek mobilności ludzie potrzebują nie tylko dobrych możliwości technicznych pojazdu i odpowiednich środków finansowych, aby go zakupić lub miejsca, w którym można go wynająć ale również wzrostu motywacji i świadomości pozytywnych skutków, jakie zrównoważony transport niesie dla natury i jakości życia.

Ramy czasowe: 2010

Zaangażowane Organy / Wdrażanie:

Projekt został w 2010 roku wybrany w ramach zaproszenia do składania wniosków ze strony Lokalnej Grupy Działania (LGD) „Gorenjska košarica” we Wrześniu 2009 r. w ramach osi LEADER Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 do współfinansowania przez Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich. Do organów zaangażowanych w realizację należą:

- Elektro Gorenjska d. d. (największa spółka dystrybuująca energię elektryczną w regionie Górna Kraina) - partner wiodący.
- Centrum Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Wiejskich w Kranj (rozwój obszarów wiejskich istotny dla centralnego regionu Górna Kraina, wspieranie działań na rzecz środowiska, gospodarczo i społecznie zrównoważony rozwój obszarów wiejskich regionu Górna Kraina) - partner projektu.
- Just-EE d.o.o. (stowarzyszenie biznesowe ds. rozwoju wykorzystania pojazdów elektrycznych) - partner projektu.
- Gminy Jezersko Preddvor, Bled, Bohinj, Kranjska Gora.
- Živomodro, stowarzyszenie na rzecz dobrostanu środowiska (przygotowanie projektu koncepcyjnego).
- BSC Ltd. Kranj (koordynacja w procesie finansowania w roli kierownika Lokalnej Grupy Działania).
- Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki.
- Przygotowanie koncepcji projektu i utworzenie partnerstwa.
- Poszukiwanie środków na realizację projektu i skuteczny wniosek do przetargu LGD 2010.
- Strategiczne ustawienie sieci stacji ładowania w Jezersko Preddvor, Bled, Bohinj i Kranjska Gora, co umożliwi podróżowanie po regionie Górna Kraina bez obawy
- o niespodziewany brak „paliwa”, a jednocześnie umożliwia połączenie z sąsiadującymi Włochami (przez Reteče) i Austrią (przez Jezersko):

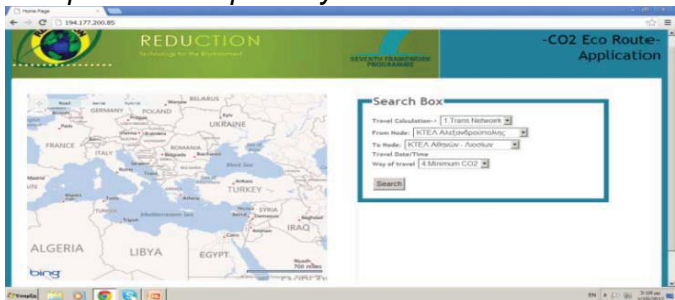
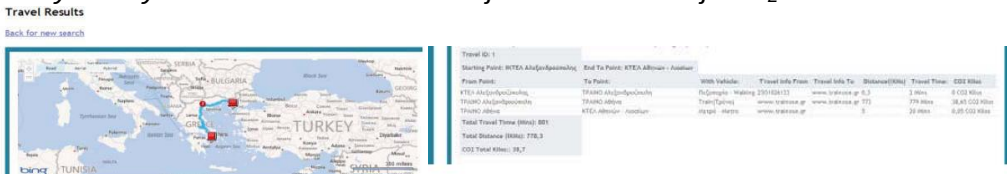
	- Definiowanie i planowanie trasy. - Przygotowanie dokumentacji i zezwoleń na utworzenie 5-ciu stacji ładowania pojazdów elektrycznych. - Implementacja techniczna (opis, układ stacji, przyłączenie stacji do sieci i ich testowanie): każda stacja posiada gniazda prądu trójfazowego (3x16A) na pojazdy większych i 2 gniazda prądu jednofazowego (16A) dla pojazdów mniejszych. - Zorganizowanie Elektro Karawany Regionu Górna Kraina jako wielkiego publicznego wydarzenia promocyjnego i edukacyjnego: ▪ Właściciele pojazdów elektrycznych mogli przez cały czas trwania wydarzenia przetestować nowo otwarte stacje i trasę dla pojazdów elektrycznych w regionie Górna Kraina. ▪ Mieszkańcy i goście poznali projekt i jego ideę oraz zaoferowano im jazdy testowe w celu poznania pojazdów przyjaznych dla natury. - Informowanie i zwiększanie świadomości mieszkańców/odwiedzających o pojazdach elektrycznych, zielonej mobilności i projekcie: ▪ Przygotowanie i druk broszury informacyjno-promocyjnej w 3 językach (słoweński, angielski, niemiecki) ▪ Organizowanie spotkań/warsztatów z lokalnymi podmiotami w zakresie rozwoju i mieszkańcami ▪ Przygotowywanie artykułów na temat projektu i elektromobilności na stronach internetowych partnerów projektu i lokalnych ▪ Stworzenie interaktywnej mapy trasy na strony internetowe ▪ Informacje o projekcie dostępne w punktach informacji turystycznej w zaangażowanych gminach <u>Ramy prawne:</u> Wymogi prawne dotyczące utworzenia jednej stacji ładującej są dość skomplikowane, biorąc pod uwagę wielkość obiektu (pozwolenie na budowę itp.). Stacje były utworzone na działkach należących do partnera wiodącego i działkach stanowiących własność publiczną, tak więc nie były wymagane umowy o ustanowienie służebności. Partnerzy musieli zatem stać się „pionierami” w zakresie mobilności elektrycznej, w szczególności w zakresie gromadzenia dokumentacji i zezwoleń umożliwiających zainstalowanie stacji do ładowania oraz wyposażenia stacji ładowania do ich codziennego użytku. Ich doświadczenia ułatwią pracę nad nowymi projektami w innych obszarach regionów Słowenii. <u>Ramy finansowe:</u> Całkowita wartość projektu wynosi 50.500,00 EUR (60% kosztów finansowano z osi LEADER, a 40% sfinansowali partnerzy). <u>Stopień wykorzystania (%): użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców (w miarę możliwości)</u> W 2010 r.: 2-óch właścicieli samochodu elektrycznego w regionie Górna Kraina na 162.000 mieszkańców (<1 ‰) <u>Najnowsze dane:</u> przybliżona liczba ładowań rocznie: 20 Pomimo faktu, iż liczba pojazdów elektrycznych jest nadal bardzo niska, to region Górna Kraina jest przygotowany i wyposażony na prognozowaną masową produkcję i wykorzystanie pojazdów elektrycznych w następnych latach.
6.	Ocena

	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> • 5 nowych stacji ładowania dla samochodów elektrycznych, które stanowią pierwszą kompleksową i połączoną trasę dla pojazdów elektrycznych w regionie Górna Kraina i w Słowenii. • 1 wydarzenie promocyjne i edukacyjne Elektro Karawana Regionu Górna Kraina. • 2000 egzemplarzy broszury promocyjnej w języku słoweńskim, 1000 egzemplarzy w języku angielskim i 1000 egzemplarzy w języku niemieckim. • 1 interaktywna mapa elektrycznej trasy w regionie Górna Kraina. • 2 spotkania/warsztaty z mieszkańcami i podmiotami w zakresie rozwoju. • Ponad 20 artykułów w telewizji, radio, mediach elektronicznych i drukowanych, w tym we wszystkich mediach krajowych, regionalnych i lokalnych. Projekt został dobrze przyjęty przez wszystkie gminy jak również publicznych ekspertów i media. Przygotowanie i realizacja projektów przebiegały bez przeszkód i wszystkie działania zostały zrealizowane w planowanym terminie. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Kompetencje partnerów. • Skuteczna współpraca między partnerami. • Dobry projekt koncepcyjny. • Współpraca z uczestniczącymi gminami. • Innowacyjne podejście projektu zyskało dużą uwagę mediów. Dzięki bardzo dobrej „mieszance” partnerów o bardzo konkretnych umiejętnościach, z których każdy miał swój udział w przygotowaniu i realizacji działań dotyczących projektu, projekt był realizowany bez przeszkód. Bardzo ważna była duża i jasna motywacja nie tylko wśród partnerów, ale także wśród osób odpowiedzialnych z zaangażowanych lokalnych gmin, które wykonały swoją część pracy (np. w przygotowaniu dokumentacji na potrzeby uzyskania zezwoleń, biorąc udział w działaniach promocyjnych). To ułatwiło i usprawniło codzienną komunikację i pracę. Innowacyjne podejście do projektu - stworzenie pierwszej kompleksowej i połączonej trasy dla pojazdów elektrycznych w regionie Górna Kraina i w Słowenii - zdobył duże zainteresowanie mediów dla projektu. <u>Napotkane trudności:</u> Konieczność szybkiej realizacji projektu w celu skorzystania z odpowiedniego momentu, aby zwrócić uwagę opinii publicznej i mediów. Był to cel wyznaczony przez partnerów projektu, ponieważ prędkość realizacji mogłaby być wolniejsza, ale wówczas uwaga mediów z pewnością byłaby mniejsza.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki Partnerzy zaangażowani w projekt muszą być entuzjastycznie nastawieni i bardzo kompetentni, każdy w swojej dziedzinie pracy (technicy, specjaliści ds. marketingu, koordynatorzy działalności itp.). Udział miast z pewnością może przechylić szalę w stronę gwarantującą sukces praktyki. Konieczne jest również, aby pamiętać o znaczeniu edukacji, podnoszenia świadomości ogółu społeczeństwa (zwłaszcza młodzieży) i lokalnych podmiotów w zakresie rozwoju, aby korzystać z potencjału zrównoważonego transportu. Ze względu na jej postępowość ludzie nadal nie rozumieją wszystkich wymiarów i potencjału mobilności elektrycznej.
8.	Dane kontaktowe Centrum Zrównoważonego Rozwoju Obszarów Wiejskich w Kranj (CSRDO Kranj) Instytut Rozwoju Uroš Brankovič, dyrektor Tel.: +386 4 257 88 28

		E-mail: info@ctrp-kranj.si Strona internetowa: www.ctrp-kranj.si
9.	Dodatkowe interesujące informacje	• Dodatkowe informacje przekazane przez informatora: • Różne dokumenty (sprawozdania, prezentacje) - Broszura projektu:: http://www.envo.si/zivomodro/images/pdf_doc/09-Gorenjsko%20elektro%20potovanje_zlozenka.pdf - Fotografie stacji ładowania i wydarzenia promocyjnego (na początku niniejszego dokumentu) - Film promocyjny dostępny na Youtube: http://www.youtube.com/watch?v=8b0AL-LdemU http://www.youtube.com/watch?v=6eLovq4jaFO - Mapa cyfrowa stacji ładowania energii elektrycznej: http://maps.google.si/maps/ms?hl=sl&ie=UTF8&msa=0&msid=113629456765023233860.000489c19c23902f93604&z=11 Strony internetowe partnerów: www.ctrp-kranj.si , www.elektro-gorenjska.si

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Infrastruktura na potrzeby ładowania pojazdów elektrycznych wokół jeziora Balaton.(P7)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Unia Europejska oczekuje, że państwa członkowskie zmniejszą poziom korzystania z konwencjonalnych samochodów z silnikiem paliwowym. A do 2050 roku powinniśmy zasilać całkowitą liczbę pojazdów (Biała Księga). Dlatego EON zaczęła instalować elektryczne stacje ładowania na terenie Węgier.
3.	Cele praktyki	Promocja nowych metod transportu
4.	Lokalizacja	- Środkowe Węgry - Zadunaj Środkowy - Zadunaj Zachodni
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> • Zmniejszenie poziomu korzystania z konwencjonalnych samochodów z silnikiem paliwowym. • Promowanie nowych metod transportu <u>Ramy czasowe:</u> • 2011-2012 r. <u>Organy:</u> • Eon Energy Service Ltd. • Fullsopron Ltd. • EH-SZER Ltd. • Hotel Kempinski • Hotel Normafa • Hotel Old Lake Golf • Jókai Parking House • Hotel Corvina • Hotel Azúr • Pałac Festeticsów • Restauracja Torony • Hotel Jancsár • Hotel Flamingó • Rada Győr <u>Proces:</u> • Hotel Kempinski -Budapeszt: 2011.10 • Tata-Győr-Mosonmagyaróvár: 2012.04 • E-trasa wokół jeziora Balaton: Siófok-Fonyód-Keszthely-Balatonfüred-Székesfehérvár (2012.08)

		<u>Ramy prawne:</u> • Głównym aspekt instalacji: obszar turystyczny • Instalacja była ukierunkowana głównie na zachodnią część kraju (i Budapeszt), w związku z prawdopodobnie istniejącymi tam systematycznymi nawykami turystycznymi. Ramy finansowe: ok. 72 000 EUR (wraz z kosztami PR) <u>Liczba użytkowników:</u> brak danych
6.	Ocena	<u>Wyniki:</u> • 13 stacji ładowania • Jest to dobry sposób rozpowszechniania przyjaznych dla środowiska metod transportu • Bez opłat • Poświęcony jest on potencjalnym turystom i najbardziej popularnym regionom kraju. • Stanowi on opcję zerowej emisji CO <u>Sukces:</u> • Była to jedynie inwestycja infrastrukturalna, będziemy w stanie zmierzyć sukces ze środowiskowego punktu widzenia po rosnącej liczbie użytkowników pojazdów elektrycznych. <u>Trudności:</u> • Liczba samochodów elektrycznych lub hybrydowych nie jest zbyt wysoka na Węgrzech. • Te metody transportu będą najbardziej znaczące w przyszłości. • Zasięg sieci jest niekompletny
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Niestety popyt nie jest zbyt duży, a w chwili obecnej samochody hybrydowe lub elektryczne są zbyt drogie, dlatego te stacje ładowania pracują jeszcze na biegu jałowym.
8.	Dane kontaktowe	Balázs Nyőgér +36-96/521-733 balazs.nyoger@ehszer.hu
9.	Dodatkowe interesujące informacje	nie

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia - Określanie parametrów podróży:  - Wyniki wyszukiwania oraz informacja na temat emisji CO₂: 	
1	Nazwa Praktyki	Ograniczenie negatywnych skutków dla środowiska w Regionie Tesalii (P3)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Działanie obejmujące cały Region Thessaly zakłada, iż będzie on obsługiwany nie tylko przez środki transportu zlokalizowane w regionie, ale również (np. Spółka Autobusy Podmiejskie) przejeżdżające przez Thessaly, a rozpoczynające lub kończące kursy poza obszarem regionu.
3	Założenia praktyki	- Propagowanie koncepcji mobilności dla całego regionu przy użyciu Internetu. - Ograniczenie emisji CO₂ poprzez lepsze planowanie podróży i poprawę systemu informacji dla podróżnych.
4	Lokalizacja	Kraj: Grecja Region: Thessaly
5	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> - Zapewnienie usług transportowych w całym regionie, niezależnie od początkowego i końcowego punktu trasy - Usługi transportowe muszą spełniać oczekiwania klientów i muszą być przyjazne dla środowiska <u>Ramy czasowe:</u> - Aplikacja będzie ukończona do czerwca 2013 (w tej chwili jest opracowana w 90%) <u>Zaangażowane podmioty/realizacja:</u> - Kolej (OSE, TRAINOSE),

		• Podmioty prywatne – autobusy międzymiastowe • Podmioty prywatne - autobusy miejskie • Podmioty prywatne - kierowcy taksówek • Gminy <u>Proces i elementy składowe praktyki:</u> Użytkownik definiuje punkt początkowy i końcowy przejazdu i otrzymuje wszystkie dostępne opcje i optymalny rozkład jazdy. Opcje obejmują wszystkie publiczne środki transportu. Użytkownikami mogą być wszyscy mieszkańcy regionu podróżujący do miejsca przeznaczenia poza regionem <u>Ramy prawne:</u> Istniejący zgodnie z prawem monopol podmiejskiej komunikacji samochodowej obsługującej ruch między miastami obowiązuje do końca 2019 r. Jednakże korzystna dla wszystkich stron współpraca umożliwi pokonanie trudności prawnych.
6	Dane kontaktowe	Athanasios Lois athanasioslois@gmail.com
7	Ewentualne inne interesujące informacje	• Dodatkowe informacje dostępne na życzenie • Różne dokumenty (raporty, prezentacje).

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Kursy efektywnego prowadzenia pojazdów. (P1)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Rozwój gospodarczy i społeczny przyniósł znaczny wzrost użycia samochodów. Wiąże się to ze zwiększeniem zanieczyszczenia i zatorów drogowych. Kursy te mają na celu ograniczenie tych niekorzystnych skutków oraz promowanie transportu bardziej efektywnego i zrównoważonego.
3.	Cele praktyki	Celem kursu jest zachęcenie do nowego sposobu prowadzenia pojazdów turystycznych. Dzięki temu nowemu sposobowi prowadzenia pojazdów można zmniejszyć zużycie paliwa do blisko 15% w porównaniu z konwencjonalnym prowadzeniem samochodów.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Hiszpania - Region, powiat lub okręg: w całym regionie Aragonii - Ludność: 1.346.293 mieszkańców - Powierzchnia: 47.719 km² - Gęstość zaludnienia: 28,21 os./km² 
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> • W Hiszpanii rodziny są bezpośrednio odpowiedzialne za zużycie 30% energii. Zużycie to dzieli się w równych częściach na zużycie domowe i zużycie na potrzeby samochodów. • Mimo, że samochód prywatny zapewnia niezależność i swobodę w przemieszczaniu jego użytkowników, należy zauważyć, że samochody stanowią 15% całkowitego końcowego zużycia energii w Hiszpanii. Na każdy litr oleju napędowego i benzyny do środowiska emitowane jest odpowiednio 2,64 i 2,35 kg CO₂. • W związku z tym racjonalne i efektywne użytkowanie pojazdów prywatnych ma istotne znaczenie dla spełnienia umów Protokołu z Kioto i realizacji celów określonych w polityce europejskiej. <u>Ramy czasowe dla opracowania praktyki:</u> • Kursy jazdy odbyły się w terminie od października 2010 r. do sierpnia 2012 r. • Zaplanowano w sumie 731 kursów efektywnej jazdy. W latach 2011-2012 zostały one zorganizowane dla ok. 2400 kursantów z prowincji Zaragoza, Huesca i Teruel. • Kursy te zorganizowano w ramach Planu Działań Strategii Oszczędności

i Wydajności Energii w Hiszpanii (PAE4 +) i Planu Energetycznego Rządu Aragonii na lata 2005-2012 za pośrednictwem Instytutu na rzecz Dywersyfikacji oraz Oszczędności Energii (IDEA) i Wydziału Gospodarczego i Zatrudnienia Rządu Aragonii, we współpracy z CIRCE.

Podmioty uczestniczące:

- Organizatorzy: Ministerstwo Przemysłu, Energetyki i Turystyki Hiszpanii oraz Departament Przemysłu i Innowacji, Rząd Aragonii.
- Współpracownicy: Centrum Badań Zasobów i Zużycia Energii (CIRCE).
- Skierowany do: Ogółu społeczeństwa posiadającego prawo jazdy, zaniepokojonego nieodpowiedzialny zużyciem energii i zainteresowanego zrównoważonym rozwojem.

Opracowanie:

Wszystkie kursy jazdy są bezpłatne. Uzyskanie dostępu do nich jest możliwe poprzez skontaktowanie się z Fundacją Kirke lub z Rządem Aragonii.

Każdy kurs trwa ok. czterech godzin i bierze w nim udział 3-ech uczestników. Kurs składa się z kilku etapów:

1. - Powitanie (10 minut).
2. - Pierwsza runda jazdy: Każdy kursant będzie prowadzić pojazd we własnym stylu. Kursantom będzie towarzyszył instruktor jazdy. (1 godzina i 5 minut).
3. - Przeprowadzi on wykład teoretyczny (1 godzina). Instruktor jazdy wyjaśni korzyści płynące z efektywnej jazdy względem jazdy konwencjonalnej, takie jak oszczędność energii oraz redukcja zanieczyszczeń.

Ponadto zostaną przedstawione teoretyczne koncepcje i dziesięć kluczy efektywnego kierowania samochodem:

- Samochód należy uruchamiać bez dotykania pedału gazu.
 - Nie należy używać pierwszego biegu dłużej niż przez 2 sekundy.
 - Nie należy przekraczać 2000 obrotów na minutę
 - Należy w miarę możliwości jak najdłużej jechać na wysokim biegu.
 - Należy utrzymać jednolitą prędkość.
 - Należy starać się zatrzymywać samochód płynnie.
 - Jeśli jest to możliwe, należy zatrzymać samochód bez redukcji biegu.
 - W trakcie przedłużonych przerw zaleca się wyłączyć silnik.
 - Należy zawsze jeździć z zachowaniem odpowiedniej odległości bezpieczeństwa.
 - Należy uważać na to, aby utrzymać odpowiednie ciśnienie w oponach.
4. - Instruktor jazdy dokona praktycznej demonstracji wydajnych technik jazdy (20 minut).
 5. - Druga runda jazdy: Każdy kursant poprowadzi samochód z stosowaniem nowych technik, jakich nauczył się podczas zajęć (1 godzina i 5 minut).
 6. - Analiza i opinia (20 minut).

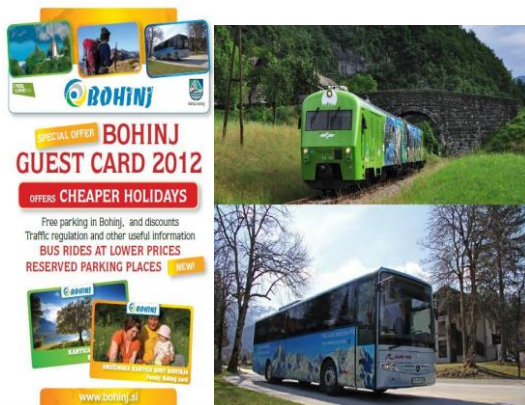
Ramy prawne:

Istnieją dwie ramy prawne, które proponują te oszczędności i efektywność energetyczną.

- Szczebel krajowy: Plan działania dla Strategii oszczędzania i efektywności energii w Hiszpanii na lata 2008-2012 (PAE4 +). W lipcu 2007 r. Rada Ministrów zatwierdziła Plan Działań na lata 2008-2012. Ma on na celu wygenerowanie oszczędności w wysokości 87,9 mln ton ekwiwalentu ropy naftowej (co jest równoważne z 60% wykorzystania energii pierwotnej w Hiszpanii w 2006 r.)

	i pozwala na redukcję emisji CO₂ do atmosfery o 238 milionów ton. • Szczebel regionalny: Plan Energetyczny Rządu Aragonii w latach 2005-2012. Celem planu jest zapewnienie jakości dostaw energii elektrycznej, konkurencyjności i zgodności z zasadami ochrony środowiska. Promowanie odnawialnych źródeł energii i postęp w zakresie energii mogą przyczynić się do rozwoju gospodarczego i społecznego. <u>Ramy finansowe:</u> W ramach Planu Działania dla Strategii oszczędzania i efektywności energii w Hiszpanii na lata 2008-2012 dla Kirke przeznaczono kwotę 713.000 EUR na wykonanie szeregu działań w tym stosowanie dobrych praktyk. SUBSIDIZED ACTIVITIES: <u>Agriculture and Fisheries Sector.</u> 1. Campaign promotion, training and improved techniques for efficient use of energy in agriculture through 60 training classroom courses located throughout the region. <u>Transport Sector.</u> 1. Training courses mobility managers. 2. Courses efficient fleet management. ➔ 3-A. Courses on efficient driving of vehicles. 3-B. Efficient driving of commercial vehicles, buses and trucks. <u>Public services.</u> 1. Energy training courses for municipal technicians that enable energy improvement of municipal facilities. <u>Zakres wykorzystania przez społeczeństwo:</u> W latach 2011-2012 kursy zostały zorganizowane dla ok. 2400 kursantów z prowincji Zaragoza, Huesca i Teruel.
6.	Ocena <u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> • Efektywne prowadzenie pojazdów umożliwia osiągnięcie średnich oszczędności paliwa i emisji CO₂ w wysokości 15%. • Podczas jazdy na wyższym biegu znacznie zmniejsza się zużycie paliwa. • Jedne samochód przy 4000 obrotach na minutę wywołuje taki sam hałas jak 32 samochody przy 2000 obrotach na minutę. • Pojazd o większej pojemności skokowej zużywa więcej paliwa. • Zużycie paliwa znacznie wzrasta wraz ze wzrostem prędkości. • Inne czynniki, które zwiększają zużycie paliwa: Dodanie zewnętrznych akcesoriów pojazdu, użycie klimatyzacji, jazda z opuszczonymi szybami, 100 kilogramów dodatkowej wagi i brak ciśnienia w oponach. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Znacząca redukcja emisji zanieczyszczeń związanych z transportem. • Zajęcia prowadzone w szkołach jazdy lub przez prywatne firmy (General Motors) były bardzo udane. <u>Napotkane trudności:</u> Wydajność każdego kursu jest bardzo ograniczona (3 kursantów), dlatego też kursy są drogie i trudno jest przeszkolić wiele osób.
7.	Wnioski wyciągnięto z praktyki jakie z Przy zastosowaniu prostych zaleceń możliwe jest osiągnięcie znacznego zmniejszenia zużycia paliwa i zmniejszenie zanieczyszczenia środowiska.
8.	Dane kontaktowe Elisa Domínguez, Tel.: + 34 976 761 863

		E-mail:infoaae4@unizar.e
9.	Dodatkowe interesujące informacje	brak

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	„Łagodna mobilność w obszarze Bohinj.”(P9)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Głównym powodem opracowania GP była kwestia ochrony obszarów chronionych oraz promowania/poprawy łagodnej mobilności i turystyki ekologicznej w obszarze Bohinj.
3.	Cele praktyki	Ogólnym celem było doskonalenie rozwiązań transportowych dla mikroturystycznego region Bohinj: • WSPÓLNY CEL: regulacja ruchu drogowego przyjazna przyrodzie i ludziom, która pozwoli na utrzymanie jakości dla lokalnej ludności i przyczyni się do rozwoju zrównoważonej turystyki. • Zaproponowanie w obszarze chronionym rozwiązania w zakresie mobilności. • Promocja i kwestie mobilności w obszarze chronionym. • Znalezienie rozwiązania, które mogłyby umożliwić dobre „zarządzanie” mobilnością w przyszłości. • Przedstawienie „dobrych praktyk” jako przykładu narzędzia wspierania rozwoju w zakresie mobilności i turystyki ekologicznej.
4.	Lokalizacja	- Lokalna gmina Bohinj (część połączona z jeziorem)
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Ramy czasowe:</u> • Zielone karty od 2000 r., zielony weekend od 2010 r. <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> • Karta gości Bohinj: - Turystyka Bohinj (instytucja publiczna założona przez gminę Bohinj na potrzeby rozwoju turystyki) - INICJATOR - Upusty od dostawców dla sieci (prywatnych i publicznych): przedsiębiorstwa autobusowe, muzea, restauracje, ośrodki sportowe, przyrodnicze itp. • Zielony Weekend w Bohinj: - Turystyka Bohinj i Gmina Bohinj Dostawcy dla sieci: przedsiębiorstwo kolejowe (Slovenské železnice),

	przedsiębiorstwo przewozowe (Alpetour), obiekty noclegowe (hotele, apartamenty etc.), dostawcy żywności <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> Karta gości Bohinj - 50% zniżki na wynajem rowerów elektrycznych - 10% zniżki na przejazdy autobusem przez region Górna Kraina, a także do Lublany (przedsiębiorstwo autobusowe Alpetour) - do 50% zniżki na przejażdżki łodzią - do 20% zniżki na najem rowerów - zniżki na bilety wstępu do atrakcji przyrodniczych i kulturowych, zajęcia sportowe, żywność i napoje, przejażdżki kolejką linową, itp. w regionie Górna Kraina i okolicach Lublany - BEZPŁATNY parking oraz rezerwowane miejsca parkingowe Zielony weekend w Bohinj - Jeden weekend w Bohinj wiosną (sobota i niedziela) - Bezpłatne zakwaterowanie, jedzenie i autobusy w Bohinj, po spełnieniu 2-óch następujących warunków: - przyjazdu do Bohinj pociągiem (50% zniżki na bilet na pociąg - z Lublany lub Nova Gorica) - udziału w krótkiej akcji czyszczenia okolicy <u>Ramy prawne:</u> • W zakresie wydarzeń nie obowiązuje żadne ustawodawstwo. <u>Ramy finansowe:</u> • Obsługiwana ze strony Lokalnej Organizacji Turystycznej (wsparcie ze strony lokalnych gmin i przedsiębiorstw)
6.	Ocena
	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> • Ilość użytkowników: - Karta gości Bohinj: ok. 2530/rocznie (w sezonie): 955 rodzin + 1575 osób indywidualnie - Zielony Weekend: ok. 110 osób (w weekendy) <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Dobrze ukierunkowany program z dobrymi wynikami. • Niski koszt inicjatywy, rosnąca liczba użytkowników i dostawców w zakresie sieci. • Rozwój nowych rozwiązań z zakresu mobilności, np. festiwal dzikich kwiatów. • Oddziaływanie na środowisko: - Wyższa świadomość w zakresie korzystania z transportu publicznego i ekologicznej przyjaznej przyrodzie mobilności. - Ochrona środowiska (niższy poziom emisji gazów cieplarnianych, zmniejszenie hałasu) oraz zrównoważone wykorzystanie naturalnych obszarów chronionych. • Oddziaływanie społeczno-gospodarcze: - Uznanie Bohinj za zrównoważony/ekologiczny cel podróży. - Rosnąca liczba turystów - 13% wzrost w latach 2010-2011.

	- Zwiększenie turystyki stacjonarnej. - Lepsze możliwości gospodarcze dla dostawców usług z zakresu - rozwoju obszarów wiejskich. - Tańsze wyjazdy weekendowe dla gospodarstw domowych dzięki zastosowaniu zniżek. - Uznanie Bohinj za zrównoważony/ekologiczny cel podróży. - Rosnąca liczba turystów - 13% wzrost w latach 2010-2011. - Zwiększenie turystyki stacjonarnej. - Lepsze możliwości gospodarcze dla dostawców usług z zakresu - rozwoju obszarów wiejskich. - Tańsze wyjazdy weekendowe dla gospodarstw domowych dzięki zastosowaniu zniżek. <u>Napotkane trudności:</u> • Program wymaga dobrej współpracy, koordynacji z zainteresowanymi stronami „aktywnego” podejścia wszystkich zainteresowanych stron. Zależy wyłącznie od lokalnych „oddanych” ekspertów „kto będzie przeznaczony” dla Bohinj.	
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Jest to dobrze ukierunkowany program, który przynosi dobre wyniki (niskie i efektywne koszty, ilość użytkowników, 7-miu dostawców w rozwijającej się sieci)
8.	Dane kontaktowe	Lokalna Organizacja Turystyczna w Bohinj Triglavska cesta 30, Bohinjska Bistrica Osoba kontaktowa : Klemen Langus www.bohinj.si
9.	Dodatkowe interesujące informacje	Strona gminy i lokalnej rady turystyki www.bohinj.si

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	
	 	
1	Nazwa Praktyki	Evo Mobile: Zrównoważona mobilność elektryczna na pilotażowym obszarze uniwersytetu i miasteczka akademickiego (P1)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Opracowanie modelu zrównoważonej mobilności elektrycznej dla użytkowników na terenie Uniwersytetu w Walencji. Zbadanie możliwości oferowanych przez pojazdy elektryczne pod kątem nowych form działalności gospodarczej. Możliwości przeniesienia na określone obszary geograficzne o podobnej wielkości.
3	Założenia praktyki	Promocja pojazdów elektrycznych, jako środka transportu zrównoważonego na terenie Uniwersytetu w Walencji (ok. 70.000 użytkowników z obszaru trzech miasteczek akademickich: Blasco Ibañez, Tarongers i Burjassot-Paterna).
4	Lokalizacja	- Kraj: Hiszpania - Region, powiat lub gmina: Region Valencia, miasto Valencia - Ludność: 797.028 osób - Obszar: 135 km² - Gęstość zaludnienia: 5.919,26 os./km² 
5	Szczegółowy opis praktyki	
	<u>Geneza:</u> Środowisko akademickie obejmuje bardzo dużą liczbę studentów, ok. 70.000. 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 na skutek stosowania pojazdów prywatnych. Ponadto, na terenie uniwersytetu ze względu na ogromną liczbę samochodów istnieje	

Ramy czasowe:

Projekt rozpoczęto w styczniu 2012 roku – wtedy to opracowano różne fazy jego realizacji. W roku 2012 wdrożono następujące etapy:

FASE / mes	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1 - Planificación estrategia											
2 – Promoción usuarios											
3 – Acuerdos con automoción											
4 – Red puntos de recarga											
5 – Ejecución											
6 – Análisis / Modelización											
7 – Difusión resultados											

W 2013 roku program jest kontynuowany i polega na wprowadzeniu mobilności elektrycznej na terenie Uniwersytetu w Walencji.

Zaangażowane podmioty/realizacja:



Proces i elementy składowe praktyki:

Inicjatywa obejmuje serię działań mających na celu promowanie nowych sposobów przemieszczania się między obiektami Uniwersytetu w Walencji.

Działanie to zakłada z jednej strony ograniczenie wykorzystania na terenie Uniwersytetu w Walencji pojazdów spalinowych, a z drugiej obejmuje badanie możliwych do wprowadzenia modeli zrównoważonej mobilności elektrycznej.

W ramach projektu zbudowana zostanie sieć punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych na terenie trzech miasteczek akademickich (Blasco Ibañez, Tarongers i Burjassot-Paterna).

Projekt zakłada zapewnienie dostępu dla środowiska akademickiego do określonej liczby pojazdów testowych (samochody, motocykle i rowery), które umożliwią:

- Przeprowadzenie oceny funkcjonalności takiej formy transportu.
- Zebranie „dowodów potwierdzających koncepcję” dla różnych pojazdów elektrycznych i technologii mających związek z punktami ładowania.
- Sporządzenie oceny skutków społecznych takiego działania.
- Przeprowadzenie badania pilotażowego.

	<u>Ramy prawne:</u> Projekt realizowany jest w ramach Planu strategicznego „Miasteczko akademickie w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju” (http://www.uv.es/campus-sostenible) i jest współfinansowany przez AVEN (Agencja ds. Energetyki Regionu Valencia). Instalacja punktów ładowania nie wymagała żadnych specjalnych zezwoleń, ponieważ stanowiska zbudowano na terenie miasteczka akademickiego Uniwersytetu. <u>Ramy finansowe:</u> Ponadto, firmy uczestniczące w projekcie, w ramach współpracy dostarczyły pojazdy elektryczne i udzieliły wsparcia przy zakładaniu platformy badawczej i systemu rezerwacji przez Internet. <u>Poziom wykorzystania (%): użytkownicy/ludność ogółem:</u> Wielu studentów korzysta z pojazdów elektrycznych. Większa akceptacja w środowisku akademickim.	
6	Ocena	<u>Ewentualne wymierne efekty (z zastosowaniem wskaźników):</u> Oczekiwane efekty projektu to: • Promocja nieinwazyjnych środków transportu w środowisku akademickim. • Stworzenie podstawowej infrastruktury, która może być wykorzystywana jako sieć punktów ładowania na terenie uniwersytetu. • Uzyskanie nowej wiedzy w zakresie zarządzania nowatorskimi rodzajami infrastruktury. • Zbieranie danych przydatnych przy prowadzeniu kampanii informacyjnych. Upowszechnianie wyników eksperymentu. • Stopniowe zastępowanie środków transportu wykorzystywanych w mieście. <u>Czynniki mające wpływ na powodzenie:</u> Rozszerzanie wykorzystania pojazdów elektrycznych. Zgodnie z planem pojazdy te mają być włączone do różnych rodzajów usług na terenie uniwersytetu, takich jak sprzątnięcie i ochrona. <u>Napotymane trudności:</u> Konieczne są duże inwestycje na początek, ponieważ prezentowana technologia jest kosztowna.
7	Lekcje wynikające z	Możliwe jest zastosowanie nieinwazyjnych i efektywnych

	praktyki	środków transportu na terenie uniwersytetu. Ze względu na dużą liczbę studentów ten rodzaj transportu pozwoli znacznie zmniejszyć zanieczyszczenie środowiska.
8	Dane kontaktowe	Project EVOMOBILE Tel.: +34 963 54 39 95 e-mail: evomobile@uv.es

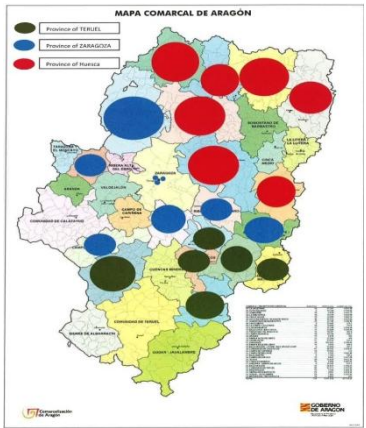
5

Dedykowane inicjatywy dotyczące mobilności: społeczne

NR	SEKCJA	OPIS
0.	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Transport udostępniany osobom niepełnosprawnym w obszarach wiejskich Burgos; różne organizacje udostępniające swoje zasoby. (P2)
2.	Dokładny temat, którego dotyczy Dobre Praktyki	Udostępniany transport społeczny powstały z własnej inicjatywy różnych stowarzyszeń w Burgos regionie Merindades, które pracują z osobami zależnymi.
3.	Cele:	• Zapewnienie dostępu do usług wszystkim osobom niepełnosprawnym, które żyją w różnych skupiskach ludności do miejsc, w których zlokalizowane są ich ośrodki opieki i/lub ośrodki rehabilitacyjne. • Promowanie wykorzystania zasobów społecznych obszaru przez możliwie największą liczbę beneficjentów. • Zachęcanie do wzajemnego wsparcia pomiędzy różnymi podmiotami społecznymi. • Zapobieganie wcześniejszemu zamykaniu ośrodków ambulatoryjnych i innych miejsc, do których beneficjenci z obszaru regularnie uczęszczają.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Hiszpania - Region, powiat lub okręg: - Region Merindades (prowincja Burgos) 
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> W październiku 2010, AFAMAR (Stowarzyszenie Rodzin Osób z Chorobą Alzheimera w Merindades) zwróciło się do ASAMIMER (Stowarzyszenie Pomocy dla Osób Niepełnosprawnych Intellektualnie w Merindades) z prośbą o przetransportowanie użytkownika z Villasana de Mena do Villarcayo, korzystając z faktu, że ich trasa przebiegała przez Mena. To był początek współpracy, która zaczęła stopniowo wzrastać. <u>Ramy czasowe:</u> Pierwszy przypadek współpracy miał miejsce w październiku 2010 roku i ta współpraca pomiędzy AFAMER a ASAMIMER została uregulowana, a w sierpniu 2012 roku trzecie Stowarzyszenie, PROSAME MERINDADES (Stowarzyszenie na rzecz Zdrowia Psychicznego w Burgos) przystąpiło do tego scenariusza współpracy.

	<u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> AFAMER (Stowarzyszenie Rodzin Osób z Chorobą Alzheimera w Merindades). ASAMIMER (Stowarzyszenie Pomocy dla osób z Niepełnosprawnością Inteligektualną w Merindades) PROSAME Merindades (Stowarzyszenie na rzecz Zdrowia Psychicznego w Burgos) <u>Opracowanie:</u> Istnieje wiele powodów rozpoczęcia tego procesu między różnymi podmiotami społecznymi w środowisku wiejskim: w ramach współpracy możliwe jest zmniejszenie kosztów transportu dla użytkowników, istnieją stowarzyszenia, które posiadają własne pojazdy, podczas gdy inne nie posiadają takich zasobów, otwartych jest kilka opcji np. korzystanie z basenu itp. Różne stowarzyszenia z terytorium Merindades - w prowincji Burgos - zawarły porozumienie o rozkładach jazdy, wysokości opłaty i warunkach usługi tak, aby rzeczywiście użytkownicy z każdego stowarzyszenia mogli skorzystać ze środków transportu będących własnością innych stowarzyszeń. Ponadto, współpraca rozszerzyła się tak, aby użytkownicy mogli korzystać z pojazdów w celu uzyskania dostępu do innych ośrodków w ramach gminy takich jak: baseny, czy udział w innych zaplanowanych atrakcjach. Trasy dostosowane są do potrzeb osób korzystających z usług i/lub otrzymujących wsparcie. Obecnie istnieje 7 tras, z czego 5 oferuje podróż powrotną na co dzień, a pozostałe oferują podróż wyjazdową rozpoczynającą się w poniedziałek rano i kończącą się w podróżą powrotną w piątek popołudniu. <u>Ramy finansowe:</u> Istnieje stała opłata za kilometr; po ustaleniu trasy dokonuje się obliczenia na koniec miesiąca, stowarzyszenie świadczące przewóz, wystawia fakturę stowarzyszeniu, które z niego korzysta. <u>Zakres wykorzystania przez społeczeństwo:</u> Oprócz sporadycznych użytkowników, obecnie istnieją stali użytkownicy korzystający z tej współpracy.
6.	Ocena <u>Wykazane wyniki (za pomocą wskaźników)</u> Obecnie czynnych jest 7 tras otwartych na propozycje współpracy. Są to użytkownicy ze wszystkich stowarzyszeń, które były/są/będą beneficjentami możliwości transportowych oferowanych w ramach tej współpracy pomiędzy 3-ma stowarzyszeniami. Wspólne korzystanie z pojazdów został rozszerzone o dostęp do innych zasobów, które są zasobami z zakresu opieki zdrowotnej świadczonej przez każde ze stowarzyszeń, w tym zasobów rekreacyjnych: uczęszczanie na basen, uczęszczanie na inne zaplanowane zajęcia rekreacyjne itp.

	<u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> Wierzymy, że głównym czynnikiem sukcesu jest dostępność jednostek obszaru. Ta chęć współpracy jest tym, co umożliwia różnym użytkownikom ciągły udział w zajęciach stosowanych w ośrodkach ambulatoryjnych pomimo niedogodności związanych z transportem, aby byli w stanie do nich dotrzeć. <u>Napotkane trudności:</u> Być może jedyną wadą jest różnica w godzinach urzędowania trzech zaangażowanych podmiotów, jednak są to w każdym przypadku drobne trudności i rozwiązuje się je z dnia na dzień.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z doświadczeń Jako przedstawiciele stowarzyszeń zaangażowanych nauczyliśmy się co oznacza wykorzystanie środków transportowych: • Bardziej ekonomiczny transport. • Bardziej ekologiczny transport. • Bardziej społeczny transport.
8.	Dane kontaktowe prosamemerindades@gmail.com
9.	Pozostałe informacje Dobre Praktyki zostaną wniesione jako doświadczenie, które będą mogli wykorzystać partnerzy europejskiego projektu MOVE ON GREEN.

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Pomoc społeczna w zakresie dostosowania transportu dla osób niepełnosprawnych zamieszkujących obszary wiejskie w Aragonii. (P1)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Usługa ta ma na celu transport osób niepełnosprawnych i towarzyszenie im na obszarach wiejskich Aragonii.
3.	Cele praktyki	Transport osób niepełnosprawnych fizycznie lub psychicznie w sytuacjach, kiedy są one zależne od innych osób i zagrożone wykluczeniem społecznym. Osoby te żyją w obszarach wiejskich prowincji Teruel i muszą przemieszczać się do różnych ośrodków społecznych: domów opieki, ośrodków ambulatoryjnych, podiatrów, domów spokojnej starości, podstawowych usług socjalnych i innych zasobów.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Hiszpania - Region, powiat lub okręg: Region Aragonii, gdzie jest on realizowany w 20 powiatach. • 7 okręgów prowincji Huesca - La Jacetania, La Ribagorza, Sobrarbe, Hoya de Huesca, Los Monegros, Alto Gállego y Bajo Cinca. • 7 okręgów prowincji i 3 wspólnoty - Cinco Villas, Tarazona y El Moncayo, Campo de Borja, Campo de Daroca, Ribera Baja del Ebro, Bajo Aragón Caspe y Campo Belchite más las siguientes mancomunidades- Mancomunidad Ribera Bajo Huerva, Mancomunidad Bajo Gállego, Mancomunidad Ribera Izquierda del Ebro. • 6 okręgów prowincji Teruel - Bajo Martín, Jiloca, Andorra-Sierra de Arcos, Bajo Aragón, Maestrazgo and Matarraña. 

5.	Szczegółowy opis praktyki <u>Geneza:</u> Program ISEAL istnieje od 2000 r., choć cel programu jest obecnie inny niż jego cel pierwotny. Program ISEAL rozpoczął się w 2000 roku w ramach europejskiego wsparcia na rzecz rozwoju i zatrudnienia (Plan Zasobów Ludzkich w Aragonii. Cel 3. Europejski Fundusz Społeczny EFS). Celem tego planu jest wykorzystanie potencjału tworzenia miejsc pracy na poziomie lokalnym oraz w ekonomii społecznej na obszarach wiejskich regionu Aragonii. W roku 2007 wykonania, które objęte takimi funduszami zostały zmienione. Fundusze te zostały wykorzystane na pokrycie transportu osób niesamodzielnych (osoby starsze oraz osoby fizycznie i umysłowo niepełnosprawne i wykluczone społecznie) na obszarach wiejskich. Te grupy ludności mają trudności w dostępie do usług społecznych, chociaż różne podmioty prywatne posiadały własne usługi transportowe. Do roku 2007 nie istniało doświadczenie w zakresie tego rodzaju transportu. Instytut Opieki Społecznej Aragon i władze lokalne dostrzegły te potrzeby ludności. W przeszłości niektóre powiaty rozpoczęły pewne działania w celu rozwiązania problemu. <u>Ramy czasowe:</u> Projekt ISEAL ma trwać do 2014 roku. Realizacja scenariusza rozpoczęła się w ramach poprzedniego programu EFS (2007 - 2008) i będzie trwać do 2013 roku. Ponadto program ten może zostać przedłużony do 2014 roku. Począwszy od 2014 r. kontynuacja planu zależy będzie od uzyskanych środków i stopnia współfinansowania różnych podmiotów. W pierwszej kadencji zostały sformalizowane umowy ze wszystkimi lokalnymi beneficjentami. W kolejnych latach, istniejące usługi pozostały w wykonaniu. <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Promotor: Aragon Instytut ds. Opieki Społecznej / obsługa Funduszy Europejskich. Wnioskodawca: Regionalne podmioty/Lokalne podmioty Wdrożenie jest realizowane przez władze lokalne, środki przekazywane są do władz lokalnych i są one wykorzystywane na usługi społeczne. <u>Opracowanie:</u> • Program ISEAL został zaoferowany przez Aragon Instytut ds. Opieki Społecznej wszystkim zainteresowanym powiatom i podmiotom lokalnym. • Podmioty, które wygrały projekt, są odpowiedzialne za samodzielne zarządzanie programem. • Każdy lokalny organ jest koordynatorem dostosowanej usługi transportowej. Pracownik socjalny jest pracownikiem technicznym lub odniesienia, który jest wspierany przez administrację, odpowiedzialną za sprawy gospodarcze i organizacyjne. • Pracownik socjalny ustala i określa usługi. Użytkownik nie może korzystać z usługi swobodnie, jednak może on wnioskować o nie. • Trasy zostaną wytyczone w zależności od liczby beneficjentów oraz liczby zasobów, które mogą być koordynowane. Schemat tras można uzyskać „na życzenie”, każdy z obszarów różni się, w zależności od potrzeb.
----	---

	Instytut ds. Opieki Społecznej Aragon nie wyznacza wytycznych do wykonania usługi, jedynym wymogiem jest, że można wykonywać transport tylko w tych miejscach, gdzie są zlokalizowane ośrodki usług socjalnych. • Dla rozwoju działalności niezbędni są pracownik socjalny, organ administracyjny, jeden lub dwóch kierowców i towarzyszący instruktor. Instytut ds. Opieki Społecznej Aragon nie określa ograniczeń w zakresie rekrutacji. Program ten stworzył w regionach 68 nowych miejsc pracy. Stosowane pojazdy są to niektóre samochody dostawcze. Mają one 10-12 miejsc i zostały nabyte w drodze leasingu. • Każdego roku odbywają się spotkania sponsorowane przez IASS. Wszyscy pracownicy socjalni zaangażowani w program ISEAL gromadzą się w celu wymiany doświadczeń, problemów i rozwiązań. <u>Ramy prawne:</u> W latach 2000-2006 Plan Zasobów Ludzkich Aragonii (Cel 3) rejestrował działania dotyczące zasobów ludzkich. Program zawiera zestaw działań mających na celu poprawę sytuacji zasobów ludzkich w ramach Celu 3. Department Zdrowia, Konsumpcji i Opieki Społecznej rządu Aragonii jest odpowiedzialny za koordynację, monitorowanie i wdrażanie niektórych programów i projektów finansowanych z funduszy UE, w szczególności za realizację działań 8.1.1. To konkretne działanie (dostosowane usługi transportowe) jest sformułowane w ramach następujących programów wspólnotowych: • Trzon: 8. Zachęcanie i wspieranie lokalnych inicjatyw na rzecz rozwoju. • Środek: 8.1. Wspieranie lokalnych inicjatyw przyczyniających się do generowania nowych miejsc pracy. • Działanie: 8.1.1 Projekty pilotażowe lokalnych inicjatyw zatrudnienia. W ramach programu ISEAL zawarto umowy o współpracy między Departamentem Zdrowia, Konsumpcji i Usług Społecznych Rządu Aragonii a Regionami. Umowy te ustalały udział finansowy każdej strony przyczyniającej się do realizacji Programu. <u>Ramy finansowe:</u> Dotacje związane z Powiatami / Podmiotami lokalnymi. Roczne dotacje gromadzi IASS, dotacje te są finansowane maksymalnie do 80% wartości każdego projektu (konserwacja pojazdu, nabór pracowników, koszty paliwa, media, itp.). Usługa ta jest finansowo utrzymywana przez IASS i powiaty, przy wsparciu Europejskiego Funduszu Społecznego. Usługa może być finansowana w 100%, jednak IASS wierzy, że lepiej jest dzielić koszty z lokalnymi podmiotami. Jest to spowodowane tym, że szukają oni kompromisu i zrównoważonego rozwoju w przyszłości, w przypadku gdyby dotacja nie była już dostępna. Ogólnie władze lokalne często wnoszą wkład większy niż 20%. <u>Zakres wykorzystania przez społeczeństwo:</u> Ok. 600 osób/rok regularnie korzystać z usługi. Między 25 i 30 osób na region.
6.	Ocena
	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> • Spośród 33 powiatów Aragonii dostosowana usługa transportowa realizowana jest w 20-stu. • Od 2008 roku w tych powiatach powstało łącznie 68 nowych miejsc pracy. • 600 niepełnosprawnych osób korzysta z usługi rocznie, ok. 25 do 30 osób na

	powiat. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> Od daty podpisania umowy Department Zdrowia, Konsumpcji i Usług Społecznych rządu Aragonii i powiat tworzą Mieszana Komisję, która monitoruje realizację programu. Komisja ta jest odpowiedzialna za monitorowanie umowy, bada stopień rozwoju i realizacji zobowiązań oraz celów dla potrzeb prawidłowej realizacji programu. Projekt jest utworzony dla określonego obszaru potrzeb ludności i terytorium. Usługi socjalne są kluczowe dla powodzenia projektu, to one po raz pierwszy wskazały na potrzebę tej usługi i to one dyktują takie usługi. Usługa jest bardzo ceniona przez użytkowników i ich rodziny. <u>Napotkane trudności:</u> Ekonomiczne uzasadnienie ustalenia, które wydatki kwalifikują się, a które nie. Realizacja samego programu. Trudność finansowania projektu po roku 2014.	
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Znaczenie zaangażowania władz lokalnych do inicjatyw promowanych przez rząd regionalny. Wysoki poziom zaangażowania kilku organów administracji.
8.	Dane kontaktowe	Laura VELASCO Aragon Instytut ds. Opieki Społecznej Dyrektor Obszaru ds. Opieki Społecznej Tel.: + 34 976 714.160 E-mail: lvelasco@aragon.es
9.	Dodatkowe interesujące informacje	

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 http://www.kamond.hu/page.php?37
1.	Tytuł praktyki	Usługi opiekuna wsi. (P7)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Bezpośrednie usługi osobiste: • Udział w cateringu. • Przyczynienie się do zapewnienia opieki w domu. • Udział w gminnym i społecznym serwisie informacyjnym. • Przyczynianie się do uzyskania dostępu do innych podstawowych usług . • Promowanie dostępu do opieki zdrowotnej. • Transport dzieci, przedszkolaków, dzieci w wieku szkolnym i młodzieży. Bezpośrednie usługi osobiste w ramach zadań dodatkowych: • Pomoc w organizacji gminy, wydarzenia kulturalne, sportowe i rekreacyjne. • Pomoc w urzędowych sprawach osobistych, przekazywanie informacji o zapotrzebowaniu na mieszkania. • Pomoc w zapewnieniu usług mieszkaniowych. Pośrednie usługi w ramach zadań gminnych: • Dostawa żywności • Logistyka • Przekazywanie informacji od Rady na rzecz ludności Inne usługi
3.	Cele praktyki	• Zwiększenie równości szans gospodarstw rolnych i małych osad nieposiadających usług. • Rozbudowa funkcji usługowych. • Osiągnięcie lepszej jakości życia.
4.	Lokalizacja	- Kraj (Węgry)
5.	Szczegółowy opis praktyki	• Wynika z problemów małych i odseparowanych wiosek, które nie są w stanie same rozwiązać swoich podstawowych potrzeb społecznych. • Od 1993 r. • Gminy, rząd • Nie można określić procesu, ponieważ gmina podejmuje decyzję w tej sprawie w formie rozporządzenia • Ilość mieszkańców mniejsza niż 600 osób, potrzebne jest rozporządzenie, licencja. • Przepisy prawne. • Brak danych i bardzo trudne do określenia, ponieważ

		program jest wykorzystywany przez emerytów, uczniów i dorywczo przez każdego mieszkańca.
6.	Ocena	• Wieś z ludnością ok. 1300 osób. • Dobrze zorganizowany serwis i osoba kierowcy. • Zbyt wiele zadań i wymagań, brak odpowiednich zasobów finansowych i wsparcie rządowego.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Byłoby wspaniale, gdyby usługa działa w formie dostawcy do detalistów. Rząd powinien bardziej wspierać te inicjatywy.
8.	Dane kontaktowe	Erélyi Valéria, László Bikádi – burmistrz, 06/88/459-150 solyert@gmail.com
9.	Dodatkowe interesujące informacje	brak

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Autobus wiejski (P10)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Głównym powodem opracowania tej DP był transport publiczny niewystarczający i niezadowolający dla mieszkańców mikroregionu, ponieważ nie posiadali oni prawie żadnego dostępu do szkoły, systemu opieki zdrowotnej, administracji publicznej i zakupów.
3.	Cele praktyki	Głównym celem praktyki był ogólnokrajowy program „autobus wiejski”, który miał poprawić rozwiązania transportowe dla mikroregionów. • Poprawić sytuację mobilności mieszkańców wsi nieposiadających samochodu. • Wyrównać z sytuacją ogólną niekorzystną sytuację tych mikroosad. • Poprawić jakość życia • Ułatwić dostęp do usług publicznych. • Ułatwić dostęp do podstawowych usług społecznych.
4.	Lokalizacja	Węgry – Okręg Vas – Vasvár powiat – Gmina Gersekarát.
5.	Szczegółowy opis praktyki	
	<u>Geneza:</u> Ogólnym celem ogólnokrajowego programu „autobus wiejski” było doskonalenie rozwiązań transportowych dla mikroregionów. <u>Ramy czasowe:</u> Zaproszenie „autobusu wiejskiego” do składania wniosku uruchomiono w ramach Nowego Węgierskiego Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013 na potrzeby rozwoju w celu poprawy rozwiązania transportowego dla mikroregionów. Nowy Węgierski Program Rozwoju Obszarów Wiejskich 2007-2013(Új Magyarországi Vidékfejlesztési Program - ÚMVP) jest Narodowym Programem Rozwoju Obszarów Wiejskich przygotowanym na lata 2007-2013. Okres zastosowania między 14.01.2008 r. a 26.11.2008 r.. Zgodnie z decyzją podjętą na koniec 2008 r. w całym kraju zostało zatwierdzonych 1086 wniosków (suma dotacji: 8,5 mld HUF ~ ok. 28.300.000 EUR) Dla powiat Vas zatwierdzono wniosek 63-ech osad. Gmina Gersekarát posiada dwa autobusy zakupione w 2009; są one wykorzystywane	

jako „autobusy wiejskie”.

Zaangażowane Organy / Wdrażanie:

Gmina Gersekarát

Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:

„Autobus wiejski” działa w ramach programu „opiekun wsi”.

Usługi opiekuna wsi.

- W osadach z populacją poniżej 600 osób brakuje usług publicznych.
- Mogą one być dowolnie wykonywane przez gminy lub przez organizacje cywilne.
- Zadania są określane przez gminę
- Opierając się na pracy pełnoetatowego pracownika - urzędnika i pojazdu.
- Licencja na wykonywanie zadań opiekuna wsi jest wydawana przez notariusza właściwego samorządu.

Konkretne zadania opiekuna wsi:

- Transport osób starszych do lekarza, na zabieg zdrowotny, badania lekarskie, itp.
- Zbieranie zapotrzebowania na leki w osadzie, dostarczanie leku z miasta na wieś, dystrybucja leku.
- Dostawa gorących posiłków do osób starszych.
- Zakup dóbr trwałego użytku dla osób starszych, zabieranie sprzętu gospodarstwa domowego miejscowej ludności do miasta w celu jego naprawy, transport małych mebli lub paszy dla zwierząt.
- Transport mieszkańców do regionalnego ośrodka administracji.
- Nabycie dla gminy.
- Okazjonalny transport przedszkolaków, uczniów na wycieczki, konkursy szkolne.
- Dostarczanie informacji pomiędzy gminami a miejscową ludnością.
- Transport członków lokalnych stowarzyszeń kulturalnych (np. grup tańca ludowego) na występy.
- Transport lokalnych drużyn sportowych na imprezy sportowe.
- Utrzymanie boiska i innych miejsc publicznych.

Codzienna usługa z autobusu: zbieranie przedszkolaków i uczniów z 3 wsi (Gersekarát, Andrásfa, Telekes) i dostarczanie ich do przedszkola i szkoły. Jest to bezpieczna metoda transportu, ponieważ dzieci często są przywożone do samego domu.

Co 1-2 tygodnie: Transport pacjentów do ośrodków opieki zdrowotnej: nie indywidualnie, ale w większej grupie z pobliskich miejscowości (Körmend, Szombathely).

Niemniej jednak, jeśli ktoś potrzebuje jednorazowego specjalnego zabiegu, możliwy jest również indywidualny transport.

Okazjonalnie:

- Na specjalne okazje autobus dostarcza mieszkańców na mszę do sąsiednich miejscowości, np. raz w miesiącu do miejscowości Csehimindszent.
- Mieszkańcy (osoby starsze i osoby najbardziej poszkodowane) są transportowani na wydarzenia lokalne. W przeciwnym razie osoby te nie mogłyby uczestniczyć np. w wydarzeniu „Dzień seniora”.
- Coroczne wycieczki szkolne lub transport na wydarzenia przedszkolne lub szkolne.
- Transport ludności na wycieczki na wydarzenia gminne lub kulturalne dla wszystkich grup wiekowych.
- Autobus bez opłat zabiera lokalnych bezrobotnych na szkolenia, fora informacyjne.
- Autobus może być również wynajmowany przez podmioty zewnętrzne, po cenie

	rynkowej, nawet na wyjazdy zagraniczne. Uczniowie, przedszkolaki, osoby starsze i niepełnosprawne korzystają z „autobusu wiejskiego” bezpłatnie. Lokalne organizacje obywatelskie mogą korzystać z „autobusu wiejskiego” bezpłatnie na łączną odległość 150 km na rok. Do wynajęcia przez podmioty zewnętrzne: 1. 22-osobowe IVECO → 180 Ft/km (ok. 0,6 EUR /km) 2. 9-osobowy FORD → 110 Ft/km (ok. 0,36 EUR /km) <u>Ramy prawne:</u> Zarządzenie nr 9/2008. (I. 24.) Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi → w sprawie obsługi przez EFRROW podstawowych usług dla gospodarki i ludności wiejskiej dla poprawy mikroregionalnych rozwiązań transportowych Sekcja 4 zarządzenia: Maksymalną kwotę dotacji stanowi kwota w forintach odpowiadająca kwocie 40.000 EUR. Cena netto pojazdu została objęta dotacją, podatek VAT (20%) należało zapłacić z wkładu własnego wnioskodawcy. Autobusy mogą być wynajmowane przez podmioty zewnętrzne. Najem pokrywa część kosztów utrzymania. <u>Ramy finansowe:</u> 1. Cena 22-osobowego autobusu marki IVECO Daily 50 C 15 V : 10.970.000 HUF (ok. 36.566 EUR) 2.742.500 HUF + VAT (ok. 9.142EUR) = 13.712.500 HUF (ok. 45.708 EUR) 2. Cena 9-osobowego busa marki FORD Transit : 1.700.000 HUF (ok. 5666 EUR) Łączna suma: 15.412.500 HUF (ok. 51.375 EUR) Dotacja, jaką otrzymała Gmina Gersekarát: 8.847.000 HUF (ok. 29.490 EUR) Reszta ceny sprzedaży została zapłacona przez gminę. <u>Koszty stałe:</u> • Wynagrodzenie dla kierowcy autobusu (opiekun wsi) • Koszty paliwa • Koszty utrzymania Koszty usługi „autobus wiejski” mogą być pokryte z „państwowego wkładu ustawowego” otrzymanego na rzecz uczniów transportowanych z okolicznych miejscowości do szkoły. Kolejne zasoby finansowe pochodzą z najmu autobusów dla podmiotów zewnętrznych. <u>Stopień wykorzystania (%): użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców (w miarę możliwości)</u> Całkowita liczba ludności: 730 Współczynnik codziennych użytkowników „autobusu wiejskiego”: 10%. 10%.
--	--

6.	Ocena	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> Liczby mieszkańców miejscowości Gersekarát: 730 Współczynnik codziennych użytkowników „autobusu wiejskiego”: 10%. 10%. Możliwi użytkownicy: wszyscy mieszkańcy Gersekarát i mieszkańcy okolicznych miejscowości . 109-cioro dzieci uczęszcza do szkoły w Gersekarát, z czego 47-mioro podróżuje codziennie „autobusem wiejskim” (43% wszystkich dzieci w wieku szkolnym) 4-rech przedszkolaków podróżuje codziennie „autobusem wiejskim”. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Dobrze ukierunkowany program na szczeblu krajowym. • Gmina zaangażowana pro-aktywnie. • Usługa „opiekuna wsi” dobrze działająca w miejscowości.
		<u>Napotkane trudności:</u> W przypadku poważnej awarii autobusu pokrycie kosztów naprawy byłoby trudne. To samo dotyczy ewentualnej zmiany autobusu (z tytułu amortyzacji). Niestety nie ma przewidzianej kontynuacji programu. Dlatego trwałość jest największym wyzwaniem dla tego programu.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Trudno jest zapewnić alternatywne rozwiązania transportowe dla obszarów wiejskich bez wsparcia krajowych lub unijnych dotacji. Jednak programy dobrze ukierunkowane do osiągnięcia mogą zwiększyć ilość rozwiązań transportowych na obszarach wiejskich. Na Węgrzech usługa „opiekuna wsi” działa o lat z wielkim sukcesem. Może ona zapewnić odpowiednie ramy dla działania „autobusu wiejskiego” przy wsparciu z dotacji UE/krajowych.
8.	Dane kontaktowe	Pani Gabriella Szóllósy, Notariusz Gminy Adres: 9813 Gersekarát, Béke u. 12. Tel.: +36-94/574-019
9.	Dodatkowe interesujące informacje	Strona główna Gminy Gersekarát http://gersekarat.hu/kozigazgatas/onkormanyzat/szolgalatasok

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	„Autokar gminny” (P8)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Zazwyczaj bardzo młodzi ludzie lub osoby starsze nie posiadają samochodów i mają tylko ograniczony dostęp do mobilności. Liczba publicznych środków transportu jest wciąż redukowana i okazało się konieczne przyjęcie nowego rozwiązania w celu poprawy mobilności tych osób, jako że Purbach ma z jednej strony obszary zlokalizowane z dala od centrum, a z drugiej strony supermarkety położone na skraju wsi.
3.	Cele praktyki	• Poprawa mobilności osób nieposiadających samochodu, tak aby mogli oni brać udział w życiu społecznym gminy oraz zaspokoić swoje potrzeby (żywność, usługi medyczne, edukacja, życie społeczne). • Kwestie dotyczące ochrony środowiska. • Serwis dla turystów.
4.	Lokalizacja	Wieś
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Rozpoczęta jako część projektu „Transport zrównoważony dla środowiska i turystyka na obszarach wrażliwych - Region jeziora Neusiedl Fertő-Tó” 2006. <u>Ramy czasowe:</u> Poniedziałek do Piątku od 5:30 do 19:30 Sobota od 05:30 do 13:00 <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Gmina Regionalny rząd Burgenland Austriacka Federalna Izba Gospodarcza <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> Usługa autokaru działa w miejscowości bez stałego rozkładu jazdy lub przystanków. Ludzie dzwonią po autobus, który podjeżdża pod ich dom. Pojedyncze bilety: 1,50 EUR (bilet dzienny 3,00 EUR) Bilet roczny: 150.00 EUR 4 kierowców autokaru (pracownicy gminy wynajęci na 20 godzin) wspólnie wykonuje usługę

		<u>Ramy prawne:</u> założone stowarzyszenie prawno-handlowe, kierownik posiada prawo do świadczenia usług taxi (konieczne w Austrii). Burmistrz jest dyrektorem stowarzyszenia. <u>Ramy finansowe:</u> Koszty roczne: 105.000 ev Przychody z biletów: 15.000 ev dodatek z gminy: 30.000 ev Projekty unijne 60.000 ev <u>Stopień wykorzystania (%): użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców</u> Ludność Purbach: 2701 (1.1.2012) średnio 100 wycieczek autokarowych dziennie; Wiek użytkownika: 13%. 6 - 15 lat 33%. 15 - 64 lat 54%. > 64 lat
6.	Ocena	<u>Możliwe do wykazania wyniki:</u> Studium wykonalności Purbach: Analizy i rozwój potencjału „Gmoa-Bus” 2010 <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> Indywidualna obsługa: znany kierowca z wioski. Łatwa organizacja: telefon 10 minut przed rozpoczęciem podróży. Koszty dla użytkowników: bardzo rozsądne. <u>Napotkane trudności:</u> Muszą być dostępne nowe możliwości finansowe: nowe projekty, dochody z reklam na autobusie; nieznaczne zwiększenie opłaty za bilet.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	
8.	Dane kontaktowe	Burmistrz Richard Hermann Stadtgemeinde Purbach Hauptgasse 38 7083 Purbach am See Tel.: 02683/5116-10 Faks: 02683/5116-15 stadtgemeinde@purbach.at www.purbach.at
9.	Dodatkowe interesujące informacje	• dodatkowe informacje przekazane przez informatora • różne dokumenty (sprawozdania, prezentacje)

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	  
1	Nazwa Praktyki	Ulgi samorządowe na rzecz mobilności (P12)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Ulgi samorządowe wprowadzono, aby wspierać poszczególne grupy społeczne i osoby pracujące w realizacji obowiązków życiowych. Ulgi samorządowe w dłuższej perspektywie przyczyniają się do szybszego rozwoju społeczno-gospodarczego poszczególnych grup ludności (wzrost cywilizacyjny).
3	Założenia praktyki	• Cel: pomoc społeczna • Ulgi samorządowe wprowadzono: – Aby zapewnić wybranym grupom społecznym możliwość korzystania z biletów ze zniżką. – Aby zachęcić wybrane grupy społeczne do większej aktywności; jako działanie zmierzające do likwidacji utrudnienia w dostępie do zasobów oferowanych przez Rzeszów – stolicę województwa podkarpackiego (dostęp do szkół, uczelni, instytucji kulturalnych, rynku pracy, opieki zdrowotnej, rozrywki). – Aby zlikwidować zjawisko wykluczenia społecznego (powodowanego przez np. wiek lub niepełnosprawność).
4	Lokalizacja	Obszar objęty działaniem: • Gminy województwa podkarpackiego: Gmina Boguchwała, Gmina Chmielnik, Gmina Czarna, Gmina Głogów Małopolski, Gmina Trzebownisko, Miasto Rzeszów • Liczba gmin na obszarze: 6 • Liczba mieszkańców obszaru: 86 312 • Dni/pory roku objęte działaniem: cały rok
5	Szczegółowy opis praktyki	

System ulg na poziomie lokalnym ustanowiony został ustawą o samorządzie terytorialnym.

Przepisy lokalne zezwalają na przejazdy z biletem za połowę ceny lub z inną ulgą następującym kategoriom społecznym:

- Osoby ze znacznym stopniem niepełnosprawności, niezdolne do samodzielnej egzystencji i niezdolne do pracy;
 - Osoby niepełnosprawne z orzeczeniem określającym umiarkowany stopień niepełnosprawności lub całkowitą niezdolność do pracy;
 - Niewidomi wraz z przewodnikiem;
 - Dzieci niepełnosprawne wraz z opiekunem;
 - Osoby, które ukończyły 70 lat;
 - Zastępcy dawcy krwi, którzy oddali co najmniej 20 litrów krwi;
 - Dzieci w wieku od 4 lat do czasu rozpoczęcia obowiązków szkolnych;
 - Osoby niepełnosprawne z narządu słuchu;
 - Emeryci;
 - Osoby pobierające rentę socjalną;
 - Osoby pobierające rentę rodzinną.
-
- *Zaangażowane podmioty – sektor publiczny/prywatny:*
Samorządy lokalne, związki gmin, osoby dla których przeznaczone są ulgi lokalne.
 - *Grupy docelowe:*
Wszyscy mieszkańcy, zwłaszcza osoby pracujące lub uczące się w mieście Rzeszów oraz zatrudnione w spółkach zlokalizowanych w strefach ekonomicznych.
 - *Liczba użytkowników (l. użytkowników/rok, l. użytkowników/miesiąc)*
Według danych Związku Gmin Podkarpacka Komunikacja Samochodowa plan miesięczny opracowany przez gminy przewiduje ok. 100.000 przejazdów indywidualnych i 800 biletów miesięcznych

Ramy prawne:

Ustawa o samorządzie terytorialnym.

Istotne aspekty/przeszkody, które należy uwzględnić:

- Zmienność przepisów prawa:
Wprowadzane przepisy, np. nowa ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wprowadza utrudnienia w zakresie dopłat do ulg ze strony stowarzyszeń gmin.

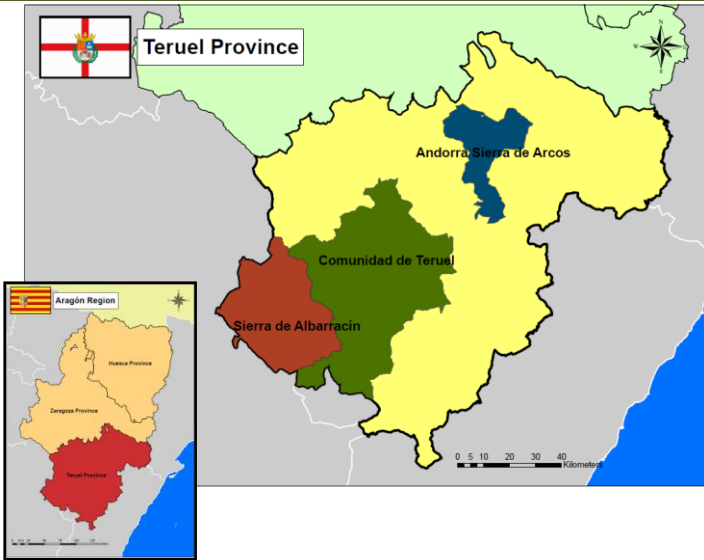
Ramy finansowe: (dane Związku Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa”)

- Koszt całego projektu
 - 4 miliony zł. rocznie (ok. 952.380,00 euro)
- Metody określania cen
 - Ulgą określana jest jako procentowy udział rynkowej ceny danej usługi

- Koszt na użytkownika - Ok. 1 zł za pojedynczy przejazd (w przypadku pasażera posiadającego uprawnienia do ulgi) - Dni funkcjonowania: codziennie, cały rok		
6	Ocena	Ulgi samorządowe na rzecz mobilności wiążą się z wysokimi nakładami z budżetów gminnych.
7	Lekcje wynikające z praktyki	Środki zainwestowane z budżetów gminnych w ramach systemu dopłat do biletów ulgowych odzyskiwane są poprzez wyższe wpływy z podatków i obniżenie nakładów na świadczenia socjalne
8	Dane kontaktowe	Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” al. Wyzwolenia 6 35-959 Rzeszów tel.: +48 17 86 03 203 fax.: +48 17 86 03 205 e-mail: biuro@zgpk.s.rzeszow.pl
9	Ewentualne inne interesujące informacje	Wszystkie samorządy lokalne w Polsce, zgodnie z przepisami prawa, mogą wprowadzać ulgi dla niektórych grup mieszkańców i zapewnić im tańszy transport publiczny. Środki zainwestowane z budżetów gminnych w ramach systemu dopłat do biletów ulgowych odzyskiwane są poprzez wyższe wpływy z podatków i obniżenie nakładów na świadczenia socjalne.

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	
1	Nazwa Praktyki	Bilet rodzinny: jako zachęta dla ludności do korzystania z transportu publicznego (P12)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Powszechne stosowanie pojazdów prywatnych spowodowało, że działalność w zakresie transportu publicznego stała się mało opłacalna. W związku z tym nierentowne połączenia zostały zlikwidowane, a w konsekwencji obserwujemy coraz większe uzależnienie mieszkańców od ich własnych samochodów.
3	Założenia praktyki	Bilet rodzinny ma zachęcić ludność regionu (w tym przypadku – rodziny) do korzystania z transportu publicznego.
4	Lokalizacja	- Kraj: Polska - Region lub województwo/gmina: 5 gmin w województwie podkarpackim: • Gmina Boguchwała, • Gmina Chmielnik, • Gmina Czarna, • Gmina Głogów Małopolski, • Gmina Trzebownisko
5	Szczegółowy opis praktyki	Posiadacz biletu rodzinnego może podróżować autobusami komunikacji publicznej bez ograniczeń. Ten sam bilet pozwala właścicielowi bezpłatnie podróżować razem z członkami najbliższej rodziny (małżonek i dzieci) od poniedziałku do piątku po godzinie 17:00, a w soboty, niedziele i święta przez całą dobę. Kupując bilet rodzinny należy podać informacje na temat najbliższej rodziny.
6	Ocena	• Podróżujący stają się bardziej otwarci na nowe rozwiązania. • Pomysł jest dobry, ale należy rozważyć, czy nie można zmienić godzin, w których można korzystać z biletu rodzinnego, np. od 16:00 a nie od 17:00.

7	Lekcje wynikające z praktyki	Cena biletu i odpowiednio ustalone godziny korzystania z nich przez rodziny w dni robocze warunkują powodzenie projektu.
8	Dane kontaktowe	Związek Gmin „Podkarpacka Komunikacja Samochodowa” al. Wyzwolenia 6, 35-959 Rzeszów tel.: +48 17 86 03 203; fax.: +48 17 86 03 205 e-mail: biuro@zgpk.s.rzeszow.pl

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Czerwony Krzyż: mobilność dla osób niesamodzielnych. (P1)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Na obszarach wiejskich prowincji Teruel istnieje niedobór środków transportu publicznego. Co więcej, problem ten jest zwiększony z powodu ograniczonej podaży transportu przystosowanego dla osób niesamodzielnych.
3.	Cele praktyki	Zapewnienie transportu publicznego w obszarach wiejskich w prowincji Teruel. Transport ten jest przystosowany dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Hiszpania - Region, powiat lub okręg: Comarca de la Comunidad de Teruel, Comarca de Andorra Sierra de Arcos y Comarca Sierra de Albarracín. - Ludność: 59.660 mieszkańców - Powierzchnia: 3.919,4 km² - Gęstość zaludnienia: 15,22 os./km² 
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Ta idea została ukierunkowana i zachęcał do niej Cruz Roja Española (Hiszpański Czerwony Krzyż) i była wspierana przez niektóre powiaty prowincji Teruel. Cruz Roja Española (CRE) jest instytucją, która prowadzi dobrowolne działania humanitarne. Instytucja ta opracowała szereg inicjatyw w celu zwiększenia terytorium i pomocy do najbardziej poszkodowanych osób.

Usługa ta jest wynikiem potrzeb ludzi na obszarach wiejskich prowincji Teruel. Są to osoby starsze z potrzebami: np. przyjechania do stolicy lub innych gmin.

Dzięki tym dostosowanym środkom transportu możliwa jest większa autonomia i niezależność osób niepełnosprawnych.

Ramy czasowe:

- Rozpoczęcie działalności: Rok 2003. Okręgi Andorra i Albarracín.
- Zwiększenie usług ze względu na dobre wyniki: Rok 2012. Okręg Teruel.
- Codziennie Poniedziałek do Piątku.

Zaangażowane Organy / Wdrażanie:

- Organizator: Cruz Roja Española
- Współpracownik: Okręg Teruel, Okręg Andorra i Okręg Albarracín.
- Skierowana do: Ogółu społeczeństwa z trudnością przemieszczania się na obszarach wiejskich.

Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:

Cruz Roja Española zbiera informacje i dane i ustala częstotliwość i trasy. Ponadto instytucja ta posiada szereg dostosowanych pojazdów i wolontariat.

Celem działania jest uruchomienie osób niesamodzielnych. Takimi miejscami mogą być ośrodki zdrowia, szpitale, ambulatoria i wszystkie miejsca , które są częścią codziennego życia.

Usługa ta jest całkowicie bezpłatna dla tych, którzy naprawdę jej potrzebują. Ponadto ważne jest, aby podkreślić wielką pracę wykonaną przez wolontariuszy Hiszpańskiego Czerwonego Krzyża. W szczególny sposób poświęcają się one osobom niesamodzielnym.

Ramy prawne:

Projekt ten rozpoczął się po serii spotkań, w których uczestniczyli różne podmioty i stowarzyszenia, jak również instytucja Cruz Roja.

Ponadto Cruz Roja posiada ramy polityczne w zakresie wielu ustaw i przepisów. Rozporządzenie to zostało przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne Cruz Roja i ustanawia tryb pracy instytucji na terytorium

Ramy finansowe:

Ten transport dla osób niesamodzielnych jest finansowany przez instytucję i zobowiązania okręgu i pomoc dla obszarów, w których świadczy usługi.

Fundusze instytucji są oparte na dotacjach na rzecz Cruz Roja ze strony podmiotów publicznych lub prywatnych, stowarzyszeń, przedsiębiorstw i każdego, kto chce współpracować z instytucją.

Zakres wykorzystania przez społeczeństwo:

Ich usługi są bardzo pożądane. Obecnie transportowanych jest ok. 600 osób/rok .

Ze względu na pozytywne przyjęcie ze strony mieszkańców, rozważa rozszerzenie świadczonych usług.

6.	Ocena
	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> Wynikami tej usługi są: • Zwiększenie podaży transportu na obszarach wiejskich. Poprawa dostępności, konkurencyjności i jakości życia. • Pomoc dla mniej uprzywilejowanych grup ludności. • Dostosowany system transportu ma zasadnicze znaczenie dla osób niepełnosprawnych. a zwykły transport publiczny nie oferuje tego typu usługi. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> Został on bardzo dobrze przyjęty w gminach Teruel. Transport ten jest dobrze dostosowany do potrzeb osób niesamodzielnych. <u>Napotkane trudności:</u> Obsłużyć maksymalną liczbę osób, które potrzebują tej usługi.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki Dzięki współpracy osób, organizacji i instytucji, w drodze dotacji lub umów, możliwe jest utrzymanie zrównoważonego i efektywnego transportu w obrębie prowincji Teruel. Transport ten jest dla ludzi, którzy naprawdę jej potrzebują, a mają problemy z poruszaniem się
8.	Dane kontaktowe Susana Muñoz Izquierdo Tel.: + 34 963 54 39 95 E-mail: sumuiz@cruzroja.es
9.	Dodatkowe interesujące informacje

6

Dedykowane inicjatywy dotyczące mobilności: Rekreacja

NR	SEKCJA	OPIS
0.	Fotografie	
1.	Tytuł praktyki	„Usługa Nocny Marek”, której celem jest zapobieganie wypadkom drogowym na obszarach wiejskich prowincji Burgos”.(P2)
2.	Dokładny temat, którego dotyczy Dobre Praktyki	Nocny transport publiczny pomiędzy okolicznymi gminami, w których odbywają się różne uroczystości tak, aby młodzi ludzie, którzy się tam udają nie jechali tam swoimi pojazdami.
3.	Cele:	• Ułatwić przemieszczanie się młodzieży, aby mogła przestać używać swoich własnych pojazdów, ponieważ otrzymałaby bezpłatny transport. • Zmniejszenie liczby wypadków drogowych związanych ze spożywaniem alkoholu i innych używek. • Wspieranie korzystania z transportu publicznego i w konsekwencji zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza. • Zaangażowanie administracji publicznej i społeczeństwa obywatelskiego w miejscowe plany zapobiegania ryzyku związanemu ze spożywaniem alkoholu i innych używek.
4.	Lokalizacja:	Castilla y León - Państwo: Hiszpania - Region: Castile i Leon - Powiat lub gmina: prowincja Burgos 
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Pochodzenie:</u> Duża liczba wypadków drogowych z udziałem młodych ludzi, szczególnie podczas podróży na uroczystości świętych patronów z pobliskich wiosek, gdzie alkohol i inne leki są spożywane regularnie.

Ramy czasowe:

Projekt realizowany w miesiącach czerwcu, lipcu, sierpniu i wrześniu roku 2009, 2010, 2011 i 2012.

Podmioty uczestniczące:

- Promotor: Prowincjonalny Instytut Sportu i Młodzieży (Rada z Burgos).
- Wnioskodawcy: Rady miejskie miast Alfoz de Quintanadueñas, Belorado, Ibeas de Juarros, Melgar de Fernamental, Poza de la Sal, Quintana Martín Galíndez, Quintanar de la Sierra and Roa de Duero.
- Inne kluczowe grupy: Wsie w pobliżu wspomnianych powyżej rad miejskich, stowarzyszeń rodziców i organizacji młodzieżowych.

Opracowanie:

- Projekt jest promowany w miejscach, gdzie możliwe jest tylko podróżowanie pomiędzy wioskami na drogach drugorzędnych.
- Miejsca, które stanowią część programu, stanowią wsie o niedużej liczbie mieszkańców, lecz które ze względu na uroczystości świętych patronów przyciągają wielu młodych ludzi z okolicy.
- Daty uroczystości są znane z góry i mają one miejsce głównie w całym sezonie letnim.
- Nie istnieje możliwość korzystania z żadnych alternatywnych środków transportu innych niż samochód osobowy.
- Rady miejskie współpracują w ramach programu zapowiadając jego rozwój w miejscach, przez które przejeżdża autobus i częściowe sfinansowanie projektu.

Ramy prawne:

- Ustawa 3/1994 w sprawie zapobiegania, pomocy i integracji społecznej osób uzależnionych od narkotyków z Kastylii i Leon, zmieniona ustawą 3/2007 z 7 marca.
- V Wojewódzki Plan dotyczący uzależnienia od narkotyków.
- III Plan Młodzieżowy Kastylii i León.

Ramy finansowe:

Całkowity budżet programu w gminach, w których został on opracowany wynosił 18.000 EUR na sezon; w 2009 i 2010 roku został całkowicie sfinansowany przez Radę Prowincji Burgos, od 2011 r. jest finansowany wspólnie przez Radę Prowincji i zaangażowane rady miejskie.

Zakres wykorzystania przez społeczeństwo:

Bardzo zadowolający szczególnie wśród młodych ludzi i ich rodzin, jako że nie mają oni potrzeby korzystania z prywatnych samochodów.

Według raportów przedsiębiorstw autobusowych i rady miasta, autobusy są zwykle pełne.

Innym szczegółem, który odzwierciedla stopień zadowolenia z programu jest fakt, że rady miejskie uczestniczą w powtórzeniu projektu po raz pierwszy.

6. Ocena

Wykazane wyniki (za pomocą wskaźników)

ROK	FINANSOWANIE	LOKALIZACJE	TRASY	LICZBA DNI	UŻYTKOWNICY
2009 r.	100%	Belorado	6	2	410
		Roa de Duero	3	2	250

			Melgar de Fernamental	1	2	100
	2010	100%	Alfoz de Quintanadueñas	1	2	120
			Roa de Duero	8	2	450
			Belorado	14	4	784
			Ibeas de Juarros	1	2	100
			Quintana Martin Galindez	3	3	270
			Melgar de Fernamental	1	2	100
	2011 r.	50%	Alfoz de Quintanadueñas	1	2	96
			Roa de Duero	4	1	200
			Belorado	16	3	840
			Ibeas de Juarros	1	1	60
			Melgar de Fernamental	1	1	58
			Quintana Martin Galindez	6	4	380
			Poza de Sal	3	1	150
<u>Napotkane trudności:</u> Brak istotnych						
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z doświadczeń - Wskaźnik wypadków związanych ze spożywaniem alkoholu i narkotyków został zmniejszony. - Rodziny młodych ludzi są bardzo zadowolone, ponieważ nie muszą oni korzystać z prywatnych samochodów, kiedy wychodzą na zabawę. - Młodzi ludzie z okolicznych wsi spotykają się na trasach, co jest społecznie pozytywne. - Liczba samochodów na drodze w kluczowych datach została zmniejszona więc jest mniej zatorów, w trakcie uroczystości w okolicznych wsiach i mniej problemów z parkowaniem w miejscach docelowych, które nie występują w przypadku realizacji Usługi „Nocny Marek”. - Redukcja zanieczyszczeń.					
8.	Dane kontaktowe		ldj@diputaciondeburgos.es			
9.	Pozostałe informacje		Dobra praktyka została utworzona na ponadnarodowym posiedzeniu MOVE ON GREEN, które odbyło się w dniach 4, 5 i 6 grudnia w Rzeszowie (Województwo Podkarpackie. Polska).			

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	YouthMobile: poprawa mobilności młodzieży na obszarach wiejskich. (P13)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki koncepcji mobilności	• Brak możliwości rozwijania zainteresowań przez młodzież. • Brak odpowiedniej dostępności do miejsc rekreacyjnych (średnia odległość do klubu nocnego na obszarach wiejskich wynosi 20 km). • Brak usług transportu publicznego. • Wypadki drogowe (tzw. wypadki dyskotekowe, Discounfälle).
3.	Cele koncepcji mobilności	• Poprawa dostępności rekreacyjnych miejsc. • Wsparcie inicjatywy młodych ludzi i ich gotowości do brania udziału. • Umiejętności rozwiązywania problemów przez pozwolenie by młodzież podejmowała decyzje. • Wsparcie techniczne związane z miejscem zamieszkania. • Zmniejszenie liczby wypadków drogowych z udziałem młodych ludzi.
4.	Lokalizacja	• Szczebel krajowy: Kraj związkowy Brandenburgia • Szczebel regionalny: Obszar środkowy Spreewalddreieck (ok. 100 km na południe od Berlina i 100 km na północ od Drezna) • Powiat Oberspreewald-Lausitz i miasta Lübbenau, Vetschau i Calau.
5.	Szczegółowy opis koncepcji mobilności	
	<u>Pochodzenie:</u> słaba dostępność klubów nocnych od pewnego czasu stanowiła problem dla młodzieży; Pomysł i inicjatywa ze strony Parlamentu Młodzieży w Lübbenau; Powołanego na regionalnym „Netzwerk Mobilität”. <u>Ramy czasowe:</u> W lutym 2012 r. rozpoczęto przeprowadzanie ankiety na temat potencjalnych użytkowników; Kampania kwestionariuszowa w klubie nocnym; Konsultowanie się z młodymi ludźmi odnośnie harmonogramu i propozycji tras; Wsparcie ekspertów ruchu drogowego; Długoterminowe inwestycje w liczne	

	organizacyjne środki; 17 listopada 2012 r. sprzedaż biletów przez młodzież; 17 listopada 2012 pierwszy przejazd; luty i maj 2013 r. drugi i trzeci przejazd; maj 2013 r. planowanie przyszłych przejazdów. <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Młodzież, gminy, przedsiębiorstwa transportowe, właściciele klubów, między innymi ekspertyza doradcza. - Działanie i treść rozwiązania dotyczącego mobilności. Zabieranie o godzinie 22.00, odwożenie o godz. 2.00 i 4.00; 4 bezpośrednie przystanki; cena biletu 5,00 EUR, w tym 50% zniżki za bilet wstępu dla kierowców Discobusu; Zapewnienie bezpieczeństwa przez pracowników ochrony; Wydajność 65 osób na jeden wyjazd, Autobus dostarczany przez przedsiębiorstwa transportowe; Umowy o transport z gminą. <u>Ramy prawne:</u> Prawo cywilne, prawo administracyjne ogólne, ustawa o transporcie publicznym, ustawa o transporcie pasażerskim. <u>Ramy finansowe:</u> -Koszt ok. 7000 EUR rocznie (najem autobusów, wynagrodzenie pracowników ochrony, ok. 8 wyjazdów rocznie) - Przychody ok. 2.500 EUR - Deficyt ok. 4.500 EUR (rozruch dofinansowania z gminy) <u>Stopień wykorzystania (%):</u> użytkownik / całkowita liczba ludności (w miarę możliwości): Ok. 6% Zdolność autobusu wykorzystywanego w 100% (zapotrzebowanie było znacznie wyższe) Potencjalni użytkownicy ok. 2000 osób (od 16 do 24 roku życia) Liczba mieszkańców środkowego regionu wynosi ok. 33000 osób Z której ok. 250 dla kohorty każdego roku stanowi młodzież (liczba ta szybko maleje)
6.	Ocena <u>Możliwe do sprawdzenia wyniki (za pomocą wskaźników):</u> Istotne czynniki sukcesu: Wyżej wymienione cele osiągnęte były w trzech próbach i prawdopodobnie będą w kolejnych przejazdach Discobusu. Bezpieczny transport ok. 200 młodych ludzi w trakcie fazy testowej (65 osób na przejazd). Doświadczenie młodzieży potwierdzające, że sama może wywołać ulepszenia na potrzeby własne Planowane próby w dwóch innych regionach <u>Trudności:</u> - Długoterminowy udział młodzieży (nowa kohorta zaangażowana co roku) - Brak długoterminowego finansowania deficytu, którego do tej pory nie udało się znaleźć
7.	Wnioski wyciągnięto z koncepcji mobilności - Aby można było zaangażować młodych ludzi, powinna istnieć, o ile jest to możliwe, organizacja młodzieżowa (np. Parlament Młodych). - Czas przygotowania powinien być w miarę możliwości ograniczony do trzech lub czterech miesięcy. - Finansowe powinno pochodzić od gminy i przedsiębiorstw.

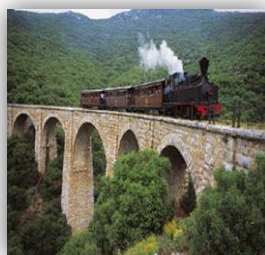
8.	Dane kontaktowe	ContextPlan GmbH Herr Hoppe Köpenicker Straße 154a/157 DE-10997 Berlin Niemcy r.hoppe@contextplan-gmbh.de +49 (0)30 614 017 44 Stadt Lübbenau/Spreewald Herr Peter Brandt Kirchplatz 1 DE-03222 Lübbenau/Spreewald pbrandt@luebbenau-spreewald.de +49 (0)3542 85 440
9.	Dodatkowe interesujące informacje	Organizacja usług niezaplanowanych nie jest nowym pomysłem, ale jest ona praktykowana w wielu obszarach wiejskich w Europie i jest wielokrotnie dokumentowana w Internecie. Wyzwaniem jest dostosowanie strategii do danego regionu. (Więcej informacji dostępnych jest na stronie internetowej Federalnego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (Bundesministerium des Innern, BMI) lub Ministerstwa Infrastruktury i Rolnictwa (Ministerium für Landwirtschaft und Infrastruktur, MIL)).

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Disco-Autobus Burgenland (P8)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki koncepcji mobilności	Problem stanowi umożliwienie młodym ludziom (15-25 lat) zamieszkującym obszary wiejskie weekendowych wyjść, bez potrzeby posiadania własnego samochodu. Do chwili rozpoczęcia świadczenia usługi Discobus rodzice albo martwili się o bezpieczeństwo dzieci - (czy osoba, która ma je przywieźć do domu nie będzie rzeczywiście spożywać alkoholu) lub przyjeżdżali po dzieci w środku nocy na dyskotekę.
3.	Cele praktyki	Umożliwienie młodym ludziom w sposób tani (bilet w dwie strony kosztuje: 2,00 EUR) i bezpieczny wyjścia weekendowe.
4.	Lokalizacja	- Burgenland (udział wzięło 118 ze 171 gmin)
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Pochodzenie/Ramy czasowe:</u> Projekt rozpoczęto w jednej z wsi „Frauenkirchen” w 1993 roku. Ponieważ w późniejszym czasie coraz więcej wiosek chciało w nim wziąć udział, w 2004 r. zostało założone stowarzyszenie non-profit „Discobus”. <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Stowarzyszenie „Discobus” współpracuje z głównymi przedsiębiorstwami transportu publicznego (Postbus GmbH) w Austrii. Pomimo iż, Regionalny Rząd Burgenland nie jest bezpośrednio zaangażowany, posiada on rolę swego rodzaju mentora tego projektu. Postbus posiada umowy z wszystkimi 118-ma wioskami uczestniczącymi/ gminami Burgenlandu. Wioski są zobowiązane do zapłaty pewnej kwoty, aby korzystać z tras różnych „Discobusów”. Od 2007 r. stało się możliwe, aby wioski były finansowane do kwoty stanowiącej 79 % kosztów. Osoby (15-25 lat), które chcą korzystać z usługi muszą posiadać kartę członkowską, aby mogły one uzyskać tani bilet na 2 EUR (w obie strony) zamiast za 5 EUR. <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> 18 różnych „Linii Discobusów”, praca w nocy z soboty na niedzielę, na trasie od północnej do południowej części Burgenlandu, istnieją własne przystanki w 118 wioskach. Linie mają tradycyjnie dwa wczesno-wieczorne kursy do miejsc eventów (między godz. 20.00 a 22.00) i dwa lub trzy „domowe kursy” (począwszy od północy do godz. 4.00 -5.00) Discobus działa również na specjalne okazje, jak usługa transportu wahadłowego.

	<u>Ramy prawne:</u> „Discobus” jest stowarzyszeniem non-profit założonym w 2004 r.; Prezesem Stowarzyszenia jest Pan Illedits, który jest członkiem parlamentu regionalnego. Stowarzyszenie posiada również kierownika operacyjnego. <u>Ramy finansowe:</u> Wsie, które uczestniczą w płaceniu różnicy pomiędzy kosztem autobusu a dochodem. Rząd państwowy Austrii finansuje „autobusy nocne” do pewnego stopnia. Stowarzyszenie Disco-Bus jest zawsze aktywnie stara się znaleźć możliwości finansowania. Ponadto istnieje kilka przedsiębiorstw, które oferują pewien sponsoring Do czerwca 2012 roku 2,5 mln użytkowników	
6.	Ocena	Austriackie badania przedstawiające przyszłe prognozy dotyczące osób rannych lub które poniosą śmierć w wypadku w wieku od 15 do 25 lat, wykazują, na znacznie większą ich częstotliwość występowania w Burgenland niż w pozostałej części Austrii
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Instytucja tego rodzaju jest konieczna we wszystkich obszarach wiejskich, zamieszkiwanych przez młodzież
8.	Dane kontaktowe	Disco-Bus Christian Illedits Permayerstraße A-7000 Eisenstadt office@discobus.at www.discobus.at
9.	Dodatkowe interesujące informacje	Inne interesujące informacje dostępne są w „Kuratorium für Verkehrssicherheit”

7

Dedykowane inicjatywy dotyczące mobilności: Turystyka

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
		  
1.	Tytuł praktyki	„Pociąg góry Pelion”: Tematyczny transport kolejowy na potrzeby wzrostu tożsamości kulturowej obszarów wiejskich. (P3)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Zaoferowanie prawdziwie historyczno-kulturowego doświadczenia dla turystów greckich i międzynarodowych dzięki przejazdowi tradycyjnym pociągiem.
3.	Cele praktyki	• Zwiększenie wartości dodanej oferowanego produktu turystycznego. • Wzmocnienie lokalnej i regionalnej tożsamości w kierunku Zrównoważonego Rozwoju.
4.	Lokalizacja	- Grecja - Region Tesalii, Regionalna Jednostka Magnesia, Gmina Południowego Pelionu i Gmina Volos
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Pochodzenie/Ramy czasowe:</u> Jest na już w sezonowym użyciu od kwietnia do października, natomiast reszta miesięcy za podpisaniem umowy. <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Wszystkie podmioty związane z turystyką, gminy, kobiety rolnik, spółdzielnie, agencje rozwoju, organizacje pozarządowe, Uniwersytet w Tesalii, itp. <u>Ramy prawne:</u> • Ograniczenia w zakresie korzystania z dostępnych pociągów. • Ograniczenia współpracy publiczno-prywatnego sektora w dziedzinach związanych z koleją. • Ograniczenia dotyczące zagadnień związanych z otwarciem rynku na potrzeby transportu turystów. <u>Ramy finansowe:</u> • Koszty operacyjne dotyczące pociągu (TRAINOSE, grecki operator kolejowy). • Dworce kolejowe i utrzymanie linii (OSE). • Prywatne inwestycje (koszt powiązanych elementów, materiał upowszechniający i inwestycje w obiekty związane z turystyką). • Wykorzystywanie nowych narzędzi finansowania (tj. JESSICA).

		<u>Stopień wykorzystania (%):</u> 14,8% użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców
6.	Ocena	<u>Napotkane trudności:</u> Ramy prawne - trudności Trudności finansowe:
7.	Wnioski wyciągnięto z jakie z praktyki	- Doświadczenie z praktyki wykorzystywania Pociągu Pelion może być stosowane jako trzon regionalnej strategii turystycznej, która może zwiększyć wysiłki na rzecz zrównoważonego transportu. - Ramy prawne dotyczące transportu, są bardzo restrykcyjne w zakresie transportu turystów.
8.	Dane kontaktowe	Vaggelis Katsaros ekatsaro@gmail.com
9.	Dodatkowe interesujące informacje	- Dodatkowe informacje przekazane przez informatora: - Różne dokumenty (sprawozdania, prezentacje)

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	
1	Nazwa Praktyki	Tramwaj na rzece Gauja: Autobus wodny (P11)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Specjalne inicjatywy w zakresie komunikacji: kwestie społeczne, wypoczynek, turystyka
3	Założenia praktyki	Zaoferowanie mieszkańcom miasta Valmiera oraz turystom ciekawego i atrakcyjnego środka transportu umożliwiającego przejażdżkę po rzece Gauja i oglądanie najpiękniejszych zabytków w Valmiera.
4	Lokalizacja	- Kraj: Łotwa - Region lub województwo/gmina: Valmiera
5	Szczegółowy opis praktyki <u>Geneza</u> Projekt jest realizowany jako inicjatywa prywatna. Opracowany został przez Centrum Turystyki Aktywnej „Ezi” Ltd. <u>Ramy czasowe</u> Przejażdżki po rzece Gauja z wykorzystaniem tramwaju wodnego oferowane są od 12 maja 2012r. Rejsy odbywają się od maja do września. <u>Zaangażowane podmioty/realizacja</u> • Centrum Turystyki Aktywnej „Ezi” Ltd • Rada Miasta Valmiera <u>Proces i elementy składowe praktyki</u> Wraz z otwarciem letniego sezonu turystycznego w mieście Valmiera, od maja 2012 uruchomiono pierwszy na Łotwie tramwaj wodny, który kursuje po rzece Gauja w sercu miasta. Tramwaj na rzece Gauja kursuje o określonych godzinach, umożliwiając tak mieszkańcom jak i odwiedzającym miasto oglądanie najważniejszych zabytków Valmiera od strony rzeki. Rejs wycieczkowy trwa 30-40 minut.	

	Tramwaj nie został zakupiony za granicą, ale dzięki wysiłkom firm produkcyjnych w Valmiera został zbudowany na miejscu. Posiada nowoczesną konstrukcję, jest przyjazny dla środowiska i dostępny dla osób niepełnosprawnych. Ten środek transportu znacznie ułatwia przemieszczanie się, dzięki czemu zwiedzający mogą łatwo i szybko dotrzeć do różnych atrakcji i miejsc turystycznych. <u>Ramy prawne</u> Projekt zrealizowano po uzyskaniu wszelkich niezbędnych zezwoleń Miasta Valmiera oraz organizacji zajmujących się ochroną przyrody. <u>Warunki finansowe</u> Projekt został zrealizowany jako inicjatywa prywatna przy użyciu prywatnych środków finansowych. Poziom wykorzystania (%): • Użytkownicy / ludność ogółem: 4678 osób, w tym 73 grupy (20 osób w grupie) korzystało z tramwaju na rzece Gauja w 2012 roku. • 50% pasażerów indywidualnych korzystało z niego przy okazji różnych imprez w Valmiera, a pozostali wyłącznie w weekendy.
6	Ocena <u>Ewentualne wymierne efekty (z zastosowaniem wskaźników)</u> Projekt sprawdził się. W roku 2012 tramwaj na rzece Gauja był jedną z trzech najczęściej odwiedzanych atrakcji turystycznych. Duża korzyść to fakt, że przy okazji promowane jest miasto, jako cel podróży turystycznych. <u>Czynniki mające wpływ na powodzenie</u> Jest to pierwszy tramwaj wodny na Łotwie. Jego unikalny charakter przyciąga turystów do Valmiera. Przed wdrożeniem tej inicjatywy rzeka Gauja, znajdująca się w samym sercu miasta, nie była w ciekawy sposób dostępna dla mieszkańców czy odwiedzających. Tramwaj na rzece pozwala zobaczyć miasto z całkiem innej perspektywy. Jeden z najważniejszych czynników warunkujących powodzenie – nazwa zawierająca słowo „TRAMWAJ”. <u>Napotykanne trudności</u> Względnie krótki sezon – od maja do września Zmienna pogoda Rejsy mogą odbywać się wyłącznie poza terenem Parku Narodowego Gauja, ponieważ podczas ruchu po rzece tramwaj wykorzystuje silnik, a jest to zabronione na terenie PN Gauja.
7	Lekcje wynikające z praktyki Spontanicznie wymyślony pomysł z wizją może stać się „przebojem” i zapoczątkować nową tradycję.

8	Dane kontaktowe	Centrum Turystyki Aktywnej „Ezi” Ltd NIP: LV 44103021242 Adres: ul. Beate 30a Valmiera, LV – 4201 Tel.: +371 64207263 Fax: + 371 64281763 e-mail: ezi@ezi.lv
9	Ewentualne inne interesujące informacje	• Dodatkowe informacje otrzymane od respondenta http://www.valmiera24.lv/zinas/48/136526 http://www.ezi.lv/lv/notikumi/saturs/gaujas-tramvajs?page=lv/notikumi/saturs/gaujas-tramvajs • Różne dokumenty (raporty, prezentacje)

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Wąskotorowa kolejka w Aluksne – Gulbene (P11)
2.	Konkretny temat/ kwestia praktyki	Inicjatywy „dedykowanej” mobilności : społeczne, rekreacyjne, turystyczne.
3.	Cele praktyki	Zaoferowanie mieszkańcom regionu Inflant sposobu przemieszczania się w codziennym życiu, jak i osobom zainteresowanym, które chcą cieszyć się jazdą, oglądając najbardziej malownicze widoki Inflant. Gulbene - Aluksne banitis jest popularną atrakcją turystyczną, ale także fascynująca podróżą po Inflantach i podróżą w czasie. Kolejka Gulbene - Aluksne jest jedyną kolejką wąskotorową w krajach bałtyckich. Inflancka kolejka Banitis lub Gulbene - Aluksne jest jedyną kolejką na Łotwie, która została uznana za narodowy zabytek kultury.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Łotwa - Obszar lub rejon, lub terytorium gminy: Region Inflanty - połączone gminy Gulbene i Aluksne
5.	Szczegółowy opis praktyki	
	<u>Geneza:</u> Przedsiębiorstwo „Gulbene-Aluksne Banitis” Ltd założone zostało przez entuzjastów i gminy lokalne w XXI wieku. Spółka „Gulbene - Aluksne Banitis” Ltd, która działa w zakresie obsługi kolejki wąskotorowej Gulbene-Aluksne, jest prywatnym przedsiębiorstwem kolejowym powstałym 20 lutego 2001 r. Założycielami spółki są samorządy Gulbene, Aluksne i Stāmeriene, Łotewskie Stowarzyszenie Kolejarzy i sześć osób fizycznych. „Gulbene - Aluksne Banitis” Ltd została zarejestrowana w Rejestrze Przedsiębiorstw w dniu 20 kwietnia 2001 r. i ponownie zarejestrowana w Rejestrze Handlowym w dniu 15 grudnia 2004 r. <u>Ramy czasowe:</u> Pierwsze informacje o kolejce wąskotorowej Gulbene - Aluksne pojawia się w 1890 roku. Projekt jest realizowany obecnie, (okresowo są ulepszane infrastruktura i działanie kolejki wąskotorowej Gulbene Aluksne). <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Gminy Aluksne i Gulbene, LR Ministerstwo Transportu, spółka z udziałem Skarbu Państwa i Łotewskie Linie Kolejowe (Vas „Latvijas dzelzceļš”), LDZ rolling stock service” Ltd (SIA „LDZ Ritošā sastāva serviss”), „LDZ Cargo”. Ltd „Ryska Fabryka Farb i Lakierów,” <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> „Gulbene-Aluksne Banitis” Ltd oferuje przejazdy lub wycieczki rekreacyjne, regularne codzienne loty, pociągi, które jeżdżą dwa razy dziennie oraz na zamówienie specjalną podróż pociągiem w pożądanym czasie. Jest to możliwe do wykonania dzięki	

	specjalnemu składowi pociągu w zależności od potrzeb klienta, liczby wagonów i projektu, o ile nie jest to sprzeczne z kolejowymi operacyjnymi przepisami technicznymi. Firma może zapewnić następujące pociągi normalne i specjalne: - wycieczka z przewodnikiem na pokładzie pociągu; - improwizowane przedstawienie z napadem na pociąg lub Romami - przyjęcie weselne na pokładzie pociągu; - catering na otwartym powietrzu w określonych miejscach lub w przedziale restauracyjnym podczas podróży - obsługa bufetowego w stylu radzieckim „bufetcitsa”; - transport rowerów dla rowerzystów (do 40 osób) po wcześniejszym uzgodnieniu Można odwiedzić zajezdnię Gulbene. Jest to typowa zajezdnia z pierwszej połowy XX wieku dla kolejek szeroko- i wąskotorowych, a także warsztaty. Goście mogą zamówić: - zwiedzanie zajezdni, w tym demonstrację gramofonu; - jazdę wózkiem z napędem ręcznym lub silnikowym; - zakwaterowanie w tym domu gościnnym „Zajezdnia” <u>Ramy prawne:</u> Prawo dotyczące usług transportu publicznego, przepisy rządowe i statut spółki „Gulbene - Aluksne Banitis” Ltd. <u>Warunki finansowe</u> • Projekt finansowany z przychodów, dotacji Ministerstwa Transportu, samorządów lokalnych i prywatnych inwestycji finansowych, różnych funduszy i współfinansowanych realizowanych projektów. • Zastosowany zakres wyników (%): Użytkownicy całej populacji (o ile jest to możliwe) Nie są prowadzone dokładne statystyki.
6.	Ocena
	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> W chwili obecnej jedna stacja kolejowa (Gulbene) i 9 przystanków kolejowych zostały oficjalnie dopuszczone do eksploatacji na linii Gulbene - Aluksne. Najbardziej znaczące z nich to Kalniene, Stameriene, Papatde, Umernieki i stacja Aluksne gdzie przetrwały historyczne budynki. Przystanek kolejowy Birze został zbudowany między przystankami kolejowymi Gulbene i Stameriene po II wojnie światowej, jednak kolej zatrzymuje się w Purini, Dunduri, Vejini, które zbudowano w latach 1970/80 i zainstalowano na nich małe wiaty dla oczekujących pasażerów. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • W marcu 2007 dokonano zmian w strukturze kapitałowej na rzecz kapitału prywatnego - „Gulbenes - Aluksne banitis”, liczba wspólników prywatnych wzrosła do ośmiu osób. • „Gulbene - Aluksne banitis” Ltd była pierwszą łotewską spółką, która obsługiwała pociąg, która otrzymała Certyfikat Bezpieczeństwa Unii Europejskiej w 2008 roku. • Kolejka wąskotorowa Gulbene - Aluksne została zachowana, jako reprezentująca Historyczny Szlak Łotewskich Linii Kolejowych i zostało na niej zbudowane atrakcyjne muzeum. • Pozwala ono poznać historię i tradycję kolei, promować kolejowe dziedzictwo historyczne i przemysłowe. • W celu zwiększenia zainteresowania kolejnictwem wśród społeczeństwa a zwłaszcza młodych ludzi stworzono możliwość uczestniczenia w procesach

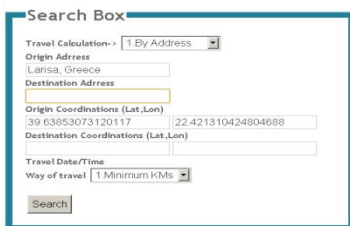
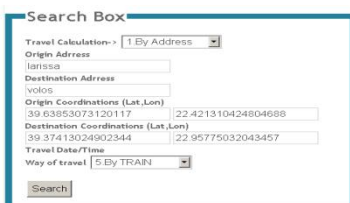
	przemysłu kolejowego. <u>Trudności:</u> <u>Planowanie transportu publicznego nie posiada pojedynczych, metodycznych i ekonomicznie uzasadnionych przepisów podstawowych.</u>	
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	„Banitis” jest bardzo popularny wśród turystów dzięki malowniczej okolicy, a także ciekawym obiektom przyrodniczym i historycznym. Przewoźnicy kolejowi organizują różnego rodzaju imprezy: np. wakacyjne wyjazdy - wyjazdy wielkanocne i bożonarodzeniowe oraz Doroczny Festiwal Kolejki Wąskotorowej. „Banitis” pokazuje, że oprócz tradycyjnej mobilności, przy stosunkowo niewielkiej inwestycji można zorganizować atrakcyjne przejazdy pociągiem, przyciągające turystów myślących o środowisku i otoczeniu.
8.	Dane kontaktowe	„Gulbene - Aluksne banitis” Ltd Adres: Viestura street 16G, Gulbene Powiat Gulbene, LV-4401 Tel./Faks: 64473037 Tel. komórkowy: 20228884 E-mail: info@banitis.lv
9.	Więcej informacji:	• Dodatkowe informacje przekazane przez informatora www.banitis.lv • Różne dokumenty (sprawozdania, prezentacje)

8

Zarządzanie i koordynacja w zakresie mobilności

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Przeprojektowanie usług lokalnych autobusów na Szetlandach. (P5)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Budowa i przetargi na uczciwą i sprawiedliwą sieć autobusową na Szetlandach.
3.	Cele praktyki	• Zmniejszanie nierówności w poziomie świadczenia usług • Poprawa integracji usług • Zwiększenie poziomu dostępności • Zidentyfikowanie efektywnych oszczędności • Zrównoważony rozwój: społeczny, finansowy i ekologiczny.
4.	Lokalizacja	- Szetlandy, Zjednoczone Królestwo
5.	Szczegółowy opis praktyki	• Identyfikacja i priorytetyzacja czynników zapotrzebowania na podróże lokalne: - Zatrudnienie - Edukacja - Dostęp do opieki zdrowotnej - Dostęp do sklepów - Możliwości rekreacyjne i społeczne - Zewnętrzne połączenia transportowe - Turystyka • Tradycyjna metoda kontraktowania zbadanych i przeanalizowanych usług: - Ustanowiona procedura przetargowa - Wszystkie umowy, które mają być przedmiotem przetargu na wyższe poziomy wydajności - Zawarta szczegółowa ocena możliwości i ocena cen przetargowych - Przeprowadzana w czasie przewidzianym na zakup pojazdu • Rozpatrzenie specyfikacji pojazdu • Pełny przegląd taryf • Uproszczenie informacji publicznej: Mapy serwisowe, format Rozkładu Jazdy • Lata 2011-2013 • Wyspy Szetlandzkie, Rada i ZetTrans • Wszystkie usługi są dotowane przez Radę • 100% mieszkańców Szetlandów
6.	Ocena	Może być przeprowadzona po zakończeniu przetargu (14 maja 2013 r.)

7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Jest to długi i szczegółowy proces, jednak społeczność i Rada doceniły, że zadania zostały przeprowadzone prawidłowo, co daje wiarę, że wyniki będą do zaakceptowania
8.	Dane kontaktowe	Elaine Park, Specjalista ds. Strategii Transportowej, Rada Szetlandów, 8 North Ness Business Park, Lerwick, Szetlandy +44 1595 743957 elaine.park@shetlandy.gov.uk
9.	Dodatkowe interesujące informacje	Projekt powstaje jako program pilotażowy na podstawie Programu Projektu Północnej Peryferii, Rozwiązań Transportowych dla Obszarów Wiejskich

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	Ustalone pochodzenie, przeznaczenie  
		Ustalony sposób podróżowania:  
1.	Tytuł praktyki	Multimodalne praktyki transportowe dla dwumiejsa Larisa-Volos (P3)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Dostarczanie użytkownikom wiedzy na temat możliwych opcji zintegrowanej mobilności między dwoma miastami i jednostkami regionalnymi. Obie jednostki regionalne posiadają sieć miejskich autobusów i są obsługiwane przez kolej.
3.	Cele praktyki	Aktywacja idei intermobilności przez Internet dla miast Larissa-Volos i gmin.
4.	Lokalizacja	- Grecja - Region Tesalia, Jednostki Regionalne Larissa i Volos
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Brak wiedzy na temat zintegrowanych możliwości mobilności dla podróży z jednego miasta do drugiego. <u>Ramy czasowe:</u> - Wdrażanie aplikacji internetowej: grudzień 2012 r. - Zbieranie danych dotyczących środków transportu chodzą i sieci: od marca 2013 r. - Pilotażowa aplikacja internetowa: Maj 2013 r. - Dostawa produktu: Lipiec 2013 r. <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> - Władze gmin - TRAI NOSE

		<u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> Użytkownik definiuje początek i punkt końcowy jego podróży i wraca do opcji podróży i najlepszego harmonogramu podróży. Opcje podróży stanowią podróż pociągiem, autobusem i pieszo w miastach Larissa i Volos.
6.	Ocena	
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	
8.	Dane kontaktowe	Athanasios Lois athanasioslois@gmail.com
9.	Dodatkowe interesujące informacje	

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Koordinacja pracy organów organizujących transport na sąsiadujących ze sobą terytoriach, Owernia (Francja). (P6)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Istnieje 13 Organów organizujących transport w regionie Owernia, każdy z nich, obejmuje różne obszary z możliwym ich nakładaniem się. Od 2008 r. wdrażany jest dla lepiej koordynacji proces 13 AOTs.
3.	Cele praktyki	13 AOTs z Owernii organizuje usługi transportu publicznego na terenie całego regionu Owernii. Są one różne pod kątem rodzaju środka transportu (pociąg, autobus), wielkości i rodzaju obszaru objętego (obszar miejski Clermont-Ferrand i gminy wiejskie). Z powodu tej różnorodności AOTs odgrywa rolę na terytorium, Regionalna Rada zaproponowała, aby rozpocząć proces koordynacji z następującymi celami: • Koordynowanie oferty transportu publicznego. • Uproszczenie dostępu do sieci transportu publicznego.
4.	Lokalizacja	- Region Owernii, Francja
5.	Szczegółowy opis praktyki	
	<u>Geneza:</u> Transport powoduje 1/3 zużycia energii i prawie połowę emisji gazów cieplarnianych w Owernii (dane z 2005 r.). Aby poprawić te dane liczbowe, należy poprawić ofertę transportu publicznego. Co więcej, każdy region we Francji powinien ustanowić regionalny plan infrastruktury i środków transportu (<i>Schéma régional des infrastructures et des transports</i>) i Regionalny program planowania przestrzennego (<i>Schéma régional d'aménagement du territoire</i>). W ramach tego działania ciekawą okazała się praca nad kwestią transportu w skali regionalnej. Istnieje 13 organów organizujących transport (AOTs) w Owernii. Każdy z nich jest odpowiedzialny za organizowanie transportu na własnym terytorium. Jednak niektóre z AOTs pracują na obszarach pokrywających się: Gminy zawierają się w Departamentach, a Departamenty są częścią Regionu Owernii. Dlatego istotne jest, aby popracować nad koordynacją działań transportowych wykonanych na każdym terytorium przez AOTs. <u>Ramy czasowe:</u>	

Proces rozpoczął się w 2008 r.: idea koordynacji różnych AOTs Owernii została uruchomiona podczas Konferencji Terytoriów (październik 2008 r.). Konferencja była okazją do poznania oczekiwań i potrzeb obywateli (w szczególności w zakresie koordynacji rozkładów jazdy, multimodalnych informacji, itp.). Po konferencji, prowadzono prace przygotowawcze w celu skonkretyzowania idei koordynacji AOTs. Ta praca trwała rok, a 15 października 2009 roku zostało podpisane porozumienie na rzecz rozwoju intermodalności w transporcie publicznym w regionie Owernii przez 13 AOTs Regionu (*Protocole d'accord "pour le développement de l'intermodalité dans les transports publics en Auvergne"*). Wszystkie AOTs zaangażowane były od początku (choć na różnych poziomach uczestniczenia).

Proces ten jest w toku od tego czasu, przy czym wykonano już kilka działań. Nie istnieje data zakończenia procesu

Zaangażowane Organy / Wdrażanie:

13 AOTs z Owernii są sygnatariuszami porozumienia

- Rada Regionu Owernii;
- Rady 4-rech Departamentów Owernia - Puy-de-Dôme, Allier, Cantal, Haute-Loire;

Gminy i lokalne syndykaty: Agglomération de Montluçon, Agglomération de Moulins Communauté, Agglomération de Vichy Val d'Allier, Agglomération du Bassin d'Aurillac, Agglomération du Puy-en-Velay, Riom Communauté, Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération de Thiers et Peschadoires; Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise.

Animację procesu prowadzi Region Owernii. Utworzono dwa organy:

- **Komitet Sterujący:** wszyscy sygnatariusze porozumienia są członkami tego komitetu, którego celem jest zapewnienie realizacji celów umowy
- **Komitet Techniczny:** członkowie służb AOTs są członkami, którzy proponują plan działania w celu osiągnięcia celów porozumienia.

Ponadto **zewnętrzne przedsiębiorstwa** mogą kontraktowane do realizacji konkretnych zadań. Na przykład lokalne przedsiębiorstwa z branży IT są odpowiedzialne za realizację platformy internetowej kalkulatora intermodalnej podróży.

Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:

Następujące cele zostały opisane w porozumieniu:

1. Koordynowanie oferty transportu publicznego

- **Budowanie atrakcyjnej oferty transportu publicznego** w celu poprawy spójności między sieciami transportowymi i poprawy komplementarności między sieciami, z optymalizacją rozkładów i połączeń.
- **Rozwój intermodalności między sieciami transportu publicznego**, zwłaszcza w celu poprawy rozwoju Intermodalnych Platform Wymiany (*poles d'échanges intermodaux*), z ustanowieniem komitetów platform.
- **Obejmujące cały obszar Owernii dostosowaną ofertą transportową.**

2. Uproszczenie dostępu do sieci transportu publicznego

- **Rozszerzenie multimodalnych cen** poprzez rozszerzenie już istniejącego systemu (multimodalne ceny za pociąg i transport publiczny w aglomeracji)

Clermont-Ferrand) na inne obszary.

- **Opracowanie wspólnego systemu** sprzedaży biletów, z systemem kart chipowych
- **Wdrażanie multimodalnej informacji** tak, aby użytkownicy otrzymywali informacje na temat swojej podróży na całej jej długości, bez względu na środek transportu lub użyty AOT.

Ogólnie rzecz biorąc, każdy AOT bierze udział w dyskusji na każdy temat. Jednak, gdy jest to konieczne lub stosowne, tworzone są grupy robocze *ad-hoc*. Na przykład została uruchomiona na kilka miesięcy grupa robocza ds. gromadzenia i wymiany informacji na temat systemów transportu na żądanie realizowanego w regionie.

Ramy prawne:

Nie istnieją prawne zobowiązania związane z rozpoczęciem takiego procesu koordynacji w regionie, chociaż przygotowanie regionalnego programu infrastruktury i środków transportu (*Schéma régional des infrastructures et des transports*) i regionalnego programu planowania przestrzennego (*Schéma régional d'aménagement du territoire*) jest obowiązkowe w każdym regionie. Inicjatywa jest dobrowolna. Jednak ramy prac koordynacyjnych są sformalizowane w umowie która została formalnie podpisana przez prezesów wszystkich AOTs.

Ogólnie rzecz biorąc, **francuskie ramy prawne w odniesieniu do kompetencji w zakresie transportu są obecnie niekorzystne dla działań koordynacyjnych**: takich jak te realizowane w Oweranii: wszystkie władze lokalne posiadają kompetencje do pracy nad transportem na swoim terytorium. Jednak brak jest przyznania kompetencji do współpracy w działaniach na rzecz zrównoważonego transportu. To działanie koordynowane jest często dobrowolnie podejmowane na szczeblu regionalnym (np. proces koordynacji rozpoczęty przez Region Oweranii), ale może to być również zrealizowane w dużych miastach. Oczekuje się, że ustawa doprecyzuje te aspekty, a głosowanie nad nimi zostanie przeprowadzone w najbliższych miesiącach.

Takie same są oczekiwania dotyczące wprowadzenia w życie nowej ustawy w sprawie „Intermodalnych platform wymiany”. Dlatego niektóre AOTs, które rozpoczęły działania na tym polu teraz wolą poczekać zamiast procedować.

Ramy finansowe:

Ogólne koszty prowadzenia procesu koordynacji:

- **Czas personelu:** proces koordynacji wymaga głównie czasu personelu z każdego AOT. Każdy z nich inwestuje w proces trochę czasu swoich pracowników, udział których zależy od globalnych środków AOT (w niektórych AOTs pracuje tylko jedną osobą, która tylko częściowo działa w zakresie organizacji transportu na terytorium).

Pozostałe główne koszty stanowią koszty **podróży na spotkania, wydatki na organizację spotkań**.

- **Szczególne koszty ustanowienia platformy online intermodalnego kalkulatora podróży.** Prywatne przedsiębiorstwo zostało zakontraktowane na 4 lata w celu zrealizowania platformy i zapewnienia jej działania w ciągu 3 lat od jej uruchomienia. Koszty inwestycyjne są w pełni uwzględnione przez Region Oweranii. Koszty eksploatacji są dzielone pomiędzy 13 AOTs

w zależności od rodzaju AOT (1/3 wypłacana przez region, 1/3 wypłacana jest przez departamenty 4, 1/3 wypłacana jest przez Gminy) i mieszkańców zamieszkujących na terytorium każdego AOT. Podział kosztów został szczegółowo opisany w poniższej tabeli:

Part (%)	Collectivités	Population	Part (%)	Mise en œuvre en € TTC mars 2011 à août 2012	Exploitation en € TTC année 1 sept 2012 à sept 2013	Exploitation en € TTC année 2 sept 2013 à sept 2014	Exploitation en € TTC année 3 sept 2014 à sept 2015	Total exploitation en € TTC	Total global en € TTC
33,33%	Région Auvergne	1 382 000	33,34%	214 084 €	8 825,59 €	8 825,59 €	8 825,59 €	26 476,76 €	240 560,76 €
	CG 63	644 000	15,53%	0 €	4 111,02 €	4 111,02 €	4 111,02 €	12 333,06 €	12 333,06 €
	CG 03	354 000	8,54%	0 €	2 260,66 €	2 260,66 €	2 260,66 €	6 781,99 €	6 781,99 €
	CG 15	155 000	3,74%	0 €	990,03 €	990,03 €	990,03 €	2 970,10 €	2 970,10 €
33,33%	CG 43	229 000	5,52%	0 €	1 461,22 €	1 461,22 €	1 461,22 €	4 383,67 €	4 383,67 €
33,33%	SMTC de l'agglomération clermontoise	280 000	14,74%	0 €	3 901,89 €	3 901,89 €	3 901,89 €	11 705,68 €	11 705,68 €
	Riom Communauté	32 000	1,69%	0 €	447,37 €	447,37 €	447,37 €	1 342,10 €	1 342,10 €
	SITCA de Thiers-Peschadoires	15 000	0,79%	0 €	209,12 €	209,12 €	209,12 €	627,37 €	627,37 €
	CA Montluçonnaise	63 000	3,32%	0 €	878,85 €	878,85 €	878,85 €	2 636,56 €	2 636,56 €
	Moulins Communauté	56 000	2,95%	0 €	780,91 €	780,91 €	780,91 €	2 342,72 €	2 342,72 €
	Vichy Val d'Allier	75 000	3,95%	0 €	1 045,62 €	1 045,62 €	1 045,62 €	3 136,87 €	3 136,87 €
	CA du Bassin d'Aurillac	54 000	2,84%	0 €	751,79 €	751,79 €	751,79 €	2 255,37 €	2 255,37 €
	CA du Puy en Velay	58 000	3,05%	0 €	807,38 €	807,38 €	807,38 €	2 422,14 €	2 422,14 €
100%			100%					79 414,40 €	293 498,40 €

Dotacje uzyskano na wsparcie kosztów inwestycyjnych z ADEME (17,900 EUR) i EFRR (58.533 EUR).

Koszty **kampanii informacyjnej** w celu promowania platformy internetowej: 65.000 EUR (5.000 EUR za AOT). Kampania zostanie przekazana przez wszystkie władze lokalne w celu uzyskania większego wpływu.

6. Ocena

Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):

Proces koordynacji jest w toku. Istnieją już pewne osiągnięcia w zakresie niektórych celów określonych w umowie, ale trwają prace nad innymi bardziej skomplikowanymi aspektami.

- Celem Koordynacji jest zaoferowanie transportu publicznego:

Podczas procesu stwierdzono że **oferta transportu była już dobrze skoordynowana na terytorium**. Pomimo pokrywania się AOTs, oferują oferty komplementarne (np. autobusy i pociągi, komplementarność rozkładów). Jest to bardzo rzadka rzecz, że kilka rozwiązań transportowych oferowanych jest na tym samym terenie, w nieistotny sposób. Jednakże **poprawki do koordynacji oferty transportowej** mogą być wykonane w kilku przypadkach na północy regionu (np. przypadku mutualizacji systemów transportu na żądanie). Ulepszenia przeprowadzono jeszcze w niektórych innych obszarach, zwłaszcza w Puy-de-Dôme.

- **Uproszczenie dostępu do sieci transportu publicznego**

Trzeci podcel będzie wkrótce osiągnięty (**przygotowanie platformy internetowej**

intermodalnego kalkulatora w celu ułatwienia użytkownikom dostępu do informacji). W AOTs podjęto decyzję w sprawie utworzenia narzędzia internetowego które zaproponuje rozwiązania internetowe w zakresie przemieszczania się z jednego miejsca na terytorium do drugiego. Specyfika tego intermodalnego kalkulatora podróży jest taka, że będzie on **zawierał rozwiązania dotyczące transportu na żądanie.** Dlatego została przeprowadzona specyficzna praca przy analizie rozwiązań TAD w regionie Owernii. Przedsiębiorstwo Pewene zostało zakontraktowane w celu realizacji multimodalnej platformy informacji *online*. Strona zostanie uruchomiona w dniu 6 grudnia 2012 roku, a kampania informacyjna zostanie uruchomiona w styczniu 2013 roku. Aplikacja dla smartfonów będzie opracowywana w drugim etapie.

Jeśli chodzi o cele częściowe „**rozszerzenie multimodalnej wyceny**”, „**opracowanie wspólnego systemu sprzedaży biletów**” i eksploracyjne badanie zostały przeprowadzone przez agencję zewnętrzną.

Możliwe czynniki sukcesu:

- **Silna wola polityczna z Regionu odzwierciedlona w zaangażowaniu finansowym**

Projekt został zainicjowany przez region, który silnie angażuje się do jego realizacji: został zatrudniony specjalista ds. procesu w pełnym wymiarze czasu pracy, a region zobowiązał się wspierać finansowo największy udział w wydatkach na platformie internetowej. To przywództwo jest kluczem, aby zachęcić inne samorządy do udziału w tym procesie.

- **Zaangażowanie wszystkich AOTs od początku.**

Proces jest dobrowolny, więc to zależy od woli każdego organu do prowadzenia procesu oraz od personelu. W przypadku Owernii wszystkie AOTs zgodziły się zaangażować w ten proces.

- **Zastosowanie technologii z otwartego źródła dla większej elastyczności AOTs i lepszego zarządzania w długim okresie**

Internetowa platforma jest zaprojektowana z użyciem technologii otwartego źródła. Zaletą jest to, że przedsiębiorstwo, które stworzyło platformę nie jest właścicielem platformy. Tak więc, na koniec umowy z tą spółką, AOTs posiadają pewną elastyczność podejmowania decyzji: mogą wybrać tę samą spółkę lub inną do utrzymania platformy lub mogą podjąć decyzję, aby zatrudnić kogoś, kto jest w stanie utrzymać i uaktualniać platformę. Zaleta ta jest jednak ograniczona, ponieważ nie zawsze istnieje potrzeba znalezienia innego przedsiębiorstwa, które posiada wiedzę na temat konkretnej technologii stosowanej do tej pory.

Napotkane trudności:

- **Trudności niektórych AOTs do bycia w pełni zaangażowanymi w proces.**

Niektóre AOTs mają bardzo zajętych pracowników i nie mogą poświęcić zbyt dużo czasu na proces. W niektórych przypadkach, wielkość terytorium Owernii stanowi kolejną trudność: przybycie do Clermont-Ferrand wymaga do 2,5 godziny jazdy samochodem z najbardziej odległych biur AOTs. Nie jest zatem możliwe, aby pracownicy niektórych

	AOTs uczestniczyli regularnie w spotkaniach. Jednak ten problem jest częściowo rozwiązany dzięki połączeniom telefonicznym lub wideokonferencji. • Niedoszacowanie obciążenia pracą w zakresie realizacji i utrzymania platformy internetowej kalkulatora intermodalnego podróży. Uruchomienie platformy internetowej kalkulatora intermodalnego podróży zostało opóźnione o rok. System jest bardzo trudny do zaprojektowania i wymaga również zebrania wielu informacji od wszystkich AOTs. Ogromną pracę należało włożyć, aby ujednolicić format danych tak, aby mógłby on być obsługiwany przez system. Ponieważ system integruje transport na żądanie, informacje (czasem niecyfrowe) musiały zostać zebrane w gminach. Przewiduje się, że podobne problemy powstaną także w fazie uruchomienia na stronie internetowej i że system będzie wymagał ze strony pracowników więcej interwencji niż oczekiwały AOTs. Porzucenie/odroczenie niektórych pomysłów. -Przewidziane było grupowanie systemów rezerwacyjnych dla różnych usług transportowych na żądanie. Z idei tej zrezygnowano, ponieważ została uznana za niezbyt ciekawą, aby ją skonfigurować. W wielu przypadkach miejscowy pracownik odpowiedzialny jest za rezerwację transportu na żądanie. Osoba ta stała się punktem odniesienia dla użytkowników i dobrze zna terytorium. Byłoby bardziej kosztowne oddać rezerwację w ręce firmy zewnętrznej, ponieważ obecnie jest to jedynie działalność w niepełnym wymiarze dla odpowiedzialnego za nią pracownika. Zintegrowany system biletowy wymaga spełnienia wielu warunków. Wszystkie przedsiębiorstwa muszą ujednolicić swój system cen. Na przykład definicja „dziecka” lub „ucznia” musi być taka sama dla wszystkich, tak aby sam system obniżonych opłat mógł być stosowany przez wszystkie spółki. Przedsiębiorstwa powinny także używać tego samego formatu biletu. Wreszcie, wdrożenie zintegrowanego systemu może okazać się bardzo kosztowne, jeśli przez różne przedsiębiorstwa stosowane są dwie ceny, harmonizacja będzie szła w kierunku najniższej ceny. Wymagać to będzie rekompensaty dla przedsiębiorstwa, które kiedyś stosowało wyższą cenę. Ze względu na złożoność projektu, oczekuje się, że będzie on stosowany w pierwszym obszarze Clermont-Ferrand, z możliwością rozszerzenia na inne AOTs w późniejszym czasie.	
7.	Wnioski wyciągnięto praktyki	jakie z • Usługi online są to tylko narzędzia. Nie mogą one w pełni zastąpić kontaktu z ludźmi. Na przykład, zaobserwowano, że wiele osób w podeszłym wieku woli telefonować do biura rezerwacji usługi w celu uzyskania potwierdzenia informacji znalezionych w Internecie. • Taki ambitny proces koordynacji jest bardzo długi. Trzeba od początku zdawać sobie sprawę, że dyskusje będą trwać kilka miesięcy lub lat.
8.	Dane kontaktowe	Damien DEROUET Chargé de mission mobilité durable

		Service mobilité et transports Direction Générale Adjointe Aménagement Durable des Territoires Conseil Régional d'Owernii 00 (33) 4.73.31.93.67 / d.derouet@cr-owernii.fr
9.	Dodatkowe interesujące informacje	Platforma internetowa intermodalnego kalkulatora podróży: auvergne-mobilite.fr auvergnemobilite.fr auvergne-mobilite.com auvergnemobilite.com

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Alpejski Autobus: Usługi autobusowe w miejscowościach turystycznych nieposiadających oferty transportu publicznego. Szwajcaria (P6)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Autobus alpejski jest usługą autobusową świadczoną w miejscach turystycznych, w których istnieje mało lub w ogóle nie istnieją inne oferty transportu publicznego. Usługi są opracowywane lokalnie przez władze lokalne i przedsiębiorstwa lokalne, przy wsparciu Stowarzyszenia autobus alpejski.
3.	Cele praktyki	Autobusy Alpejskie dążą do zaoferowania wspólnego transportu, w zakresie, w którym brak jest oferty publicznej, lub gdzie istnieje zapotrzebowanie szczególnie dla celów turystyki. Celem stowarzyszenia jest spowodowanie zmiany w transporcie: w miejscach, gdzie ludzie zazwyczaj korzystali z ich prywatnych samochodów, a teraz mają możliwość korzystania ze wspólnego transportu. Środowiskowym celem jest zatem priorytet tworzenia nowych linii autobusowych pod marką autobusu alpejskiego. Partnerstwa lokalne tworzone są między innymi z lokalnymi przedsiębiorstwami
4.	Lokalizacja	Autobus alpejski działa w 10 obszarach Szwajcarii • Region Alp Flix • Région Bergün • Parc régional Binntal • Parcrégional Chasseral • Parc régional Gantrisch • Région Greina • Région Huttwil • Région Moosalp • Parc Jura vaudois 

		• Parc régional Thal
5.	Szczegółowy opis praktyki	
	<u>Geneza:</u> Mimo że transport publiczny jest w Szwajcarii dobrej jakości, to istnieją luki w niektórych górskich regionach: kantonach oraz funduszu konfederacji na transport publiczny, w przypadku miejsca zamieszkiwanego przez co najmniej 100 mieszkańców. Dlatego w obszarach prawie niezaludnionych, ale gdzie ruch drogowy jest generowany jedynie przez aktywność rekreacyjną, nie ma dotacji na transport publiczny. Dlatego inicjatywa pilotażowa została opracowana przez kilka organizacji (SAB - Szwajcarska Grupa dla regionów górskich; ATE-Stowarzyszenie ds. Transportu i Środowiska; CAS - Szwajcarski Klub Alpejski; CarPostal Suisse S.A.). <u>Ramy czasowe:</u> Pilotażowy projekt „autobusy z alpejskich dolin/autobus alpejski” został przeprowadzony w latach 2006-2007 w 4-rech zaangażowanych regionach (nntal VS, Gantersch BE, Greina GR et Moosalp VS). Po pozytywnych wynikach, doświadczenie kontynuowano i rozwinęto w innych obszarach. W 2012 r. istnieje 10 zaangażowanych obszarów z już stworzonymi liniami autobusowymi. Inne regiony mają również zapotrzebowanie na opracowanie nowych linii autobusów alpejskich i są w trakcie opracowywania linii autobusowej. Proces rozwoju w celu opracowania nowej linii autobusowej trwa ok. jednego i pół roku, od powstania idei i współpracy, dopóki linia nie zacznie pracować zgodnie (w większości przypadków) z rozkładem jazdy opublikowanym także na portalu kolejowym www.cff.ch). <u>Zaangażowane Organy / Wdrażanie:</u> Stowarzyszenie ds. autobusu alpejskiego zatrudniające jednego pracownika. Na poziomie regionów: regionalne partnerstwo. Jego skład zależy od regionów. Zawsze w jego skład wchodzi lokalne władze. Innymi członkami mogą być biura turystyczne i agencje, parki regionalne, przedsiębiorstwa lokalne (np. restauracje, hotele). <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> Organizacja: Stowarzyszenie autobus alpejski popiera rozpoczęcie nowych projektów alpejskich autobusów w nowych regionach. Przynoszą one wsparcie metodologiczne: • Doradztwo i wsparcie dla partnerów projektu • Poradnictwo dotyczące oferty transportu publicznego i w zakresie jego uruchomienia • Doradztwo i wsparcie w zakresie marketingu. Autobus alpejski przynosi również swoją markę, wspiera marketing na szczeblu krajowym i jest okazją dla tworzenia sieci (zwłaszcza dostarczając informacje na temat doświadczeń innych alpejskich linii autobusowych w innych regionach). Wsparcie to jest wniesione za pośrednictwem dokumentów i dzięki kontroli na miejscu (1 do 3 wizyt	

	rocznie dla linii istniejących, w celu ich poprawy, a zwykle co najmniej 3 udziały w spotkaniach w celu stworzenia nowych linii). Poziom lokalny: projekt nowej linii wymaga podjęcia kilku kroków • Utworzenie partnerstwa lokalnego. • Zaprojektowanie kilku scenariuszy dla linii autobusowych, z propozycją trasy, rozkładu jazdy (który może się zmieniać w zależności od sezonu) i symulacji kosztów. • Wybór ostatecznego scenariusza, jednak nie partnerstwa. • Faza realizacji, zakończenie (w większości przypadków) z publikacją rozkładu jazdy linii autobusowej i jej reklama, w tym w krajowej informacji kolejowej (www.cff.ch). Na wszystkich etapach, Stowarzyszenie autobus alpejski oferuje swoje poparcie. Gdy tworzona jest nowa linia, co roku jest ona wizytowana przez pracownika Stowarzyszenia autobus alpejski w celu dokonania analizy wyników i omówienia możliwych usprawnień i zmian. <u>Ramy prawne:</u> autobus alpejski jest to oferta opracowana pod kierownictwem władz lokalnych w obszarach, w których nie istnieją żadne krajowe dotacje dla transportu publicznego, jednak istnieje ruch drogowy głównie w związku z wizytami turystów. <u>Ramy finansowe:</u> Budżet Stowarzyszenia autobus alpejski: 40 000 CHF/rok. Ufundowany przez SAB, ATE, CAS, CarPostal Szwajcaria. Każdy uczestniczący region również płaci opłatę w wysokości 2000 CHF/rok. Stowarzyszenie otrzymuje również sponsoring od krajowych stowarzyszeń, takich jak ProNatura. Dokonują one redystrybucji części kwoty otrzymanej w regionach autobusu alpejskiego (1000 CHF / region). W każdym regionie: koszty uruchomienia autobusów zależą od powierzchni (liczba linii, długość linii, częstotliwość). Zawierają się one w przedziale od 20 000 CHF do 70 000 CHF. Opłaty pobierane od transportowanych ludzi w autobusie pokrywają od 30 do 95% kosztów. Resztę pokrywają władze lokalne, władze parku, przedsiębiorstwa prywatne. Wkład może być pieniężny lub w naturze (np. wykonanie ulotki).
6.	Ocena
	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników)</u> Od zakończenia projektu pilotażowego w 2006 roku, w który były zaangażowane 4 regiony inne obszary dołączyły do autobusu alpejskiego i opracowały lokalne oferty wspólnego transportu. W 2011 roku, ok. 24.000 osób przetransportowano w 7 różnych obszarach. Jednakże należy wziąć pod uwagę fakt, że liczba pasażerów jest bardzo różna w zależności od regionu, jak to zostało pokazane w poniższej tabeli.

Fahrgastzahlen	Alp Flix GR	Binntal VS	Chasseral BE/NE	Gantrisch BE	Greina und Bleniot GR/IT*	Moosalp VS	Thal SO	Total pro Saison
Winter 2005/2006	<i>Eröffnung am 6.6.2009</i>			2'552			<i>Eröffnung am 1.5.2009</i>	2'552
Sommer 2006		6'735		151	6'433			13'319
Winter 2006/2007				214		106		320
Sommer 2007		5'688		273	6'682	29		12'672
Winter 2007/2008			1'419	1'218		200		2'837
Sommer 2008		6'400	600	363	7'306	644		15'313
Winter 2008/2009			1'500	2'494		131		4'125
Sommer 2009	2'406	10'263	760	302	8'564	486	865	23'646
Winter 2009/2010			1'472	2'393		70		3'935
Sommer 2010	2'211	11'726	1'043	389	7'662	249	811	24'092
Winter 2010/2011			258	1'605		790**		2'653
Sommer 2011								
Total pro Region	4'617	40'812	7'052	11'954	36'647	2'705	1'677	
Total Verein Bus alpin								105'464

* Zwei Regionen mit gemeinsamem Angebot, ** mit neuem Angebot zur Brandalp

Liczba pasażerów korzystających z autobusu alpejskiego w 7-miu regionach, które oferują usługi do 2011 roku

Źródło: http://www.busalpin.ch/site/downloads/zusammenfassung_fahrgastfrequenzen_110325.pdf

W 2012 roku 10 regionów zaproponowało linie autobusu alpejskiego. Inne regiony są obecnie kandydatami do tego, aby stać się regionami posiadającymi autobus alpejski i tworzyć nowe linie autobusowe.

Możliwe czynniki sukcesu:

Autobus alpejski istnieje w miejscach, gdzie nie istnieje **żadna inna oferta transportu publicznego**. Jednak istnieje tam **zapotrzebowanie** ze względu na liczbę turystów odwiedzających ten region

Każda Linia autobusu alpejskiego jest **specjalnie zaprojektowana**, aby mogła być dostosowana do sytuacji regionu oraz **potrzeb turystów**.

Istnieje **silne zaangażowanie i chęci** ze strony władz regionalnych / lokalnych i członków partnerstwa lokalnego

Stowarzyszenie autobus alpejski ma doświadczenie i dostarcza silnego wsparcia w zakresie budowy nowych rozwiązań dla nowych linii autobusowych.

Napotkane trudności:

Choć możliwy jest sponsoring autobusu alpejskiego przez lokalne przedsiębiorstwa prywatne, to niewiele przedsiębiorstw zajmuje się tym: prywatne przedsiębiorstwa uważają, że transport jest usługą publiczną, która powinna być finansowana przez władze publiczne. Wsparcie finansowe pochodzi głównie od lokalnych władz lub organizacji, takich jak Parki, stowarzyszenia turystyczne, stowarzyszenia ekologiczne.

Niektóre regiony chciały utworzyć linię autobusu alpejskiego, jednak musiały się powstrzymać, albo dlatego, że ich przedstawiciele zauważyli, że nie jest to dla nich odpowiednie albo dlatego, że zostali mocno zniechęceni do dalszego angażowania się w proces przez Stowarzyszenie autobus alpejski. Powody, dla których procesy nie mogą być skuteczne są zazwyczaj następujące:

Niewystarczające lokalne zasoby finansowe.

Niewystarczająco dużo pracowników do stworzenia i uruchomienia projektu.

Cel partnerstwa lokalnego, w ramach którego partnerzy chcą stworzyć nową linię

	autobusową nie odpowiada celom stowarzyszenia autobus alpejski prowokując zmiany w zakresie środków transportu (cel środowiskowy nie lokalny priorytet).	
7.	Wnioski wyciągnięto z jakie z praktyki	Można stworzyć ofertę wspólnego transportu od podstaw w miejscach, gdzie nie ma takiej oferty. Wymaga to lokalnego zaangażowania: każda linia autobusu alpejskiego działa ponieważ istnieje lokalne wsparcie w zakresie jej utworzenia i utrzymania. Stanowi to jedynie wyjątek, jeżeli linia autobusu alpejskiego finansowana jest wyłącznie z dochodów uzyskanych od osób przewożonych. Istnieje potrzeba dodatkowego finansowania. Finansowanie to jest głównie publiczne, choć kilka prywatnych przedsiębiorstw, jest zainteresowanych udziałem w finansowaniu.
8.	Dane kontaktowe	Samuel Bernhard Quellenstrasse 27 8005 Zürich Tel.: 044 430 19 31 E-mail: busalpin@busalpin.ch http://www.busalpin.ch/ (Strona internetowa w jęz. FR, DE, IT)
9.	Dodatkowe interesujące informacje	

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	 
1	Nazwa Praktyki	Koordinacja mobilności w Mielcu i okolicach (P12)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	Przestarzałe rozwiązania niespełniające oczekiwań ludności w XXI wieku: • Duże problemy z zakupem pojedynczych biletów, zwłaszcza wieczorem i podczas weekendów • Brak odpowiedniej kontroli nad autobusami z siedziby firmy przewozowej • Kupowanie biletów u kierowcy powoduje opóźnienia kursów
3	Założenia praktyki	• Lepszy nadzór nad całą siecią i autobusami w trasie • Lepsze połączenia między gminami i miastem (szkoły, zakłady pracy, usługi, itp.) • Wygodniejszy transport dla pasażerów (nowe autobusy, udogodnienia) • Likwidacja problemów z zakupem biletów (opóźnienia, brak drobnych na zakup)
4	Lokalizacja	Zaangażowane podmioty – sektor publiczny/prywatny: • Gmina Mielec (miejska) - MKS (spółka transportowa), Gmina Mielec (wiejska), Gminy Przecław i Gawłuszowice • Grupy docelowe użytkowników: wszyscy mieszkańcy, zwłaszcza uczniowie, osoby pracujące, osoby starsze • Liczba linii: - Gmina Gawłuszowice: 1 - Gmina Przecław: 3 - Gmina Mielec (wiejska): 6
5	Szczegółowy opis praktyki	<u>Ramy czasowe:</u> • 2001: testowanie technologii kart elektronicznych

		(współpraca z lokalnym producentem) • 2006: usprawnienia w systemie kart elektronicznych • 2010: opracowanie pełnego systemu kart (w tym: bilet na pojedynczy przejazd) • 2011: system informacji dla pasażerów • 2010-2012: nowe udogodnienia, np. nowe autobusy, elektroniczne rozkłady jazdy <u>Proces i elementy składowe praktyki:</u> Obszar objęty działaniem • 47 km² (miasto) + 289 km² (obszar wiejski) Liczba mieszkańców obszaru: • 61 000 (miasto) + 26 000 (obszar wiejski) Liczba gmin na obszarze: 4 <u>Ramy prawne:</u> • Wsparcie ze środków unijnych: Regionalny Program Operacyjny Województwa Podkarpackiego (12): „Poszerzenie i poprawa infrastruktury technicznej lokalnych środków transportu w Mielcu i wymiana floty autobusów” • Porozumienie między miastem Mielec (zasadnicza część systemu) i gminami w sprawie usług autobusowych (podział kosztów) <u>Ramy finansowe:</u> • Koszt zaplecza: 365 000 Euro • Koszt całego projektu: 2 750 000 Euro • Dofinansowanie z UE: 1 900 000 Euro • Metody określania cen: bilety pojedyncze i okresowe Dni funkcjonowania: codziennie
6	Ocena	<u>Wpływ na środowisko:</u> • Ograniczenie emisji CO₂ i pyłów (nowe autobusy, zgodność z normami dot. emisji Euro 5 oraz EEV) • Skutki społeczno-ekonomiczne: - Łatwiejszy dojazd do szkół - Łatwiejszy dostęp do zakładów pracy i do usług dla osób pracujących - Więcej połączeń między miastem i gminami

		- Większa punktualność: możliwa reakcja na wszelkie zdarzenia (zwłaszcza na opóźnienia).
7	Lekcje wynikające z praktyki	Należy nauczyć ludzi, w jaki sposób prawidłowo można korzystać z karty elektronicznej (biletu elektronicznego).
8	Dane kontaktowe	MKS Sp. z o.o. W Mielcu ul. Moniuszki 12 39-300 Mielec tel. +48 17 5837733 fax +48 17 5864251 e-mail: sekretariat@mks-mielec.pl
9	Ewentualne inne interesujące informacje	Przed wdrożeniem projektu opracowany został <i>Zintegrowany Plan Rozwoju Transportu Publicznego dla Miasta Mielca</i> .

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Synergia w zakresie transportu: Programy współpracy w Epirze. (P4)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Synergia transportu publicznego (KTEL) z przemieszczaniem się uczniów, usługami przewoźnika poczty, transportem produktów jako sposób świadczenia lepszych usług na terenach wiejskich, odizolowanych i rozproszonych.
3.	Cele praktyki	Cele praktyki są następujące: - Rozwiązać problemy komunikacyjne w obszarach rozproszonych, w sposób trwały - Zapewnić ludności wiejskiej i rozproszonej ludności podstawowe usługi transportowe. - Znaleźć rozwiązanie w przypadkach i terytoriów ze słabym zapotrzebowaniem, gdzie regularna usługa nie jest opłacalna. - Korzystać równolegle z usług innych sektorów, które mogą częściowo pokryć koszty eksploatacji linii autobusowej, która w przeciwnym razie nie byłaby możliwa do zrealizowania
4.	Lokalizacja	- Grecja - Region Epir - Jednostka Regionalna Ioanniny
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> JR Ioanniny (podobnie jak reszta regionu) charakteryzuje się niską gęstością zaludnienia, górzystym ukształtowaniem i szerokim rozproszeniem osiedleń (warunki izolacji). Terytorialna mobilność zasadniczo składa się z lokalnych autobusów i usług autobusów dalekobieżnych świadczonych przez KTEL (przedsiębiorstwo prywatne). Wioski i osady są słabo lub w ogóle nie są obsługiwane przez transport publiczny (KTEL). W niektórych przypadkach najbliższa linia autobusowa znajduje się w odległości kilku kilometrów. Duża część społeczeństwa, głównie osoby starsze praktycznie nie posiadają możliwości skorzystania ze środków transportu publicznego. Słaby popyt na tych obszarach sprawia, że usługi transportowe są niewykonalne. Jednak nawet obszary ze słabym popytem są obsługiwane przez usługę poczty, są zaopatrywane w produkty itp. Mając to na uwadze, że KTEL w Ioannina zrealizował współpracę z kilkoma podmiotami, aby podjąć się świadczenia tej usługi jako podwykonawca. W wyizolowanych obszarach regionu, autobusy KTEL dostarczają pocztę i paczki, dostarczają produkty itp. W ten sposób wyizolowane obszary są obsługiwane (choć nie często) przez linie autobusowe, które inaczej nie mogłyby funkcjonować. Ponadto, oddziaływanie na

środowisko jest mniejsze, ponieważ przy użyciu jednego środka transportu odbywa się szereg rzeczy, dla których istniała by potrzeba większej ilości środków transportu.

Kolejną okazją do współpracy jest realizowana w zakresie transportu uczniów, którzy mieszkają na obszarach, w których najbliższa szkoła w najbliższym mieście znajduje się w odległości kilku mil. W tych przypadkach, Gminy zawierają umowy z KTEL S.A. na nieodpłatny przewóz uczniów (procedura przetargowa) do/ze szkoły.

Takim przykładem jest współpraca gminy Zitsa z KTEL S.A. Zgodnie z podpisaną umową, autobusy KTEL zabierają uczniów, pokonując w tym celu specjalne trasy w obszarach, które nie są obsługiwane. Autobusy KTEL służą również miejscowej ludności.

Zaangażowane Organy/Wdrażanie:

KTEL S.A.

Poczta Grecka

Przedsiębiorstwa spedycyjne

Przedsiębiorstwa logistyczne

Gminy

Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:

Operator transportu regionu Epiru (KTEL) współpracuje z usługami pocztowymi i prywatnymi przedsiębiorstwami, które chcą przesyłać towary, pocztę i paczki do obszarów izolowanych. W ten sposób, przychody z usługi, jak również z biletów na przewóz pasażerów z tych obszarów umożliwiają funkcjonowanie linii w kategoriach ekonomicznych i środowiskowych.

Istnieje również współpraca między KTELs i Gminami dotyczących w zakresie przewozu uczniów. KTEL jest finansowana przez gminy w celu zapewnienia codziennego transportu uczniów pochodzących z obszarów wiejskich i odizolowanych i osiągnięcia synergii z transportem pasażerskim oraz tworzenia rentownych linii autobusowych, które inaczej nie mogłyby być wdrażane.

Oczywiście rozkład jazdy jest ograniczony do konkretnych godzin, w których odbywają się zajęcia uczniów.

Ramy prawne:

Brak szczególnych wymogów.

Ramy finansowe:

Przychody z usług dodatkowych (poczta, dostawy produktów i linie autobusowe dla uczniów) pokrywają koszty operacyjne dla usługi transportowej w obszarach, w których nie mogą one być pokryte w inny sposób.

Synergia i korzyści wydają się być skuteczne. Jest to główny powód, dla którego tylko 3-4% ogółu ludności w regionie pozostaje całkowicie nieobsługiwana (zupełnie bez usług transportowych).

Jednak częstotliwość usług wciąż stanowi problem.

Stopień wykorzystania (%): użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców (w miarę możliwości)

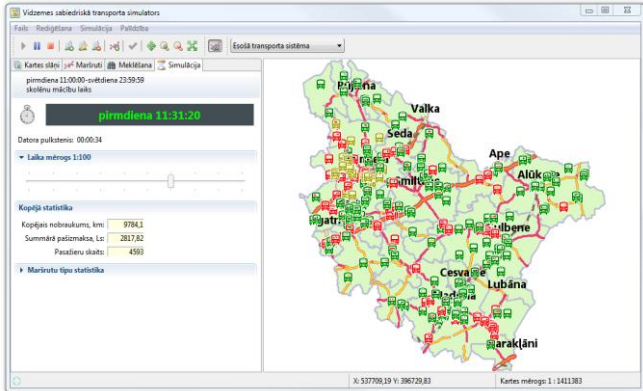
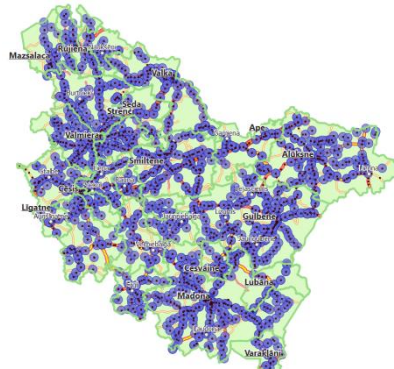
Według szacunków KTEL, ok. 5-10% ludności jest obsługiwana dzięki tym programom współpracy i w przeciwnym razie osoby te nie mogłyby korzystać z żadnych publicznych

	środków transportu.	
6.	Ocena	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> • Wzrost populacji objętej usługami transportowymi • Zwiększenie satysfakcji osób, które w przeciwnym razie musiałyby używać środków prywatnych lub taksówki. • Samowystarczalne linie autobusowe. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> - Współpraca między wieloma podmiotami - Wzajemne korzyści dla wszystkich podmiotów - Osiągnięta synergia <u>Napotkane trudności:</u> Głównie problemy finansowe związane z płynnością płatności (kryzys gospodarczy oraz oszczędność ograniczyły fundusze na rzecz uczniów).
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Istnieje możliwość stworzenia synergii z bezpośrednimi korzyściami dla zaangażowanych podmiotów i osób.
8.	Dane kontaktowe	Pan Filis: +30 26510-27441 (KTEL z Ioannina S.A.)
9.	Dodatkowe interesujące informacje	

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Dostosowany dostęp do informacji publicznych dotyczących usług transportowych na Szetlandach. (P5)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Poprawa dostępu do informacji publicznych dotyczących usług transportowych w Szetlandach (P5)
3.	Cele praktyki	Zwiększenie ilości dróg dostępnych dla użytkowników systemów transportu publicznego w Szetlandach przy zastosowaniu w tym celu szeregu środków.
4.	Lokalizacja	- Szetlandy, Zjednoczone Królestwo
5.	Szczegółowy opis praktyki	• Brak konsultacji, świadomości, informacji odnoszących się do transportu publicznego. • Informacje udostępniane są w wiatkach przystankowych. • Zamówiona aplikacja transport szetlandzki. • Inwestycja w technologię ekranu dotykowego. • Informacje o rozkładzie jazdy jaśniejsze. • Wprowadzenie prostych map serwisu.
6.	Ocena	• Ocena projektu jest w toku, ale piloci wykazują, że metody te są wystarczająco zróżnicowane.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	• Wszyscy ludzie muszą posiadać opcje dostępu do informacji, przed rozpoczęciem korzystania z usługi.
8.	Dane kontaktowe	Elaine Park, Specjalista ds. Strategii Transportu, Rada Szetlandów 8 North Ness Business Park Lerwick, Szetlandy Tel. +44 1595 743957 elaine.park@shetland.gov.uk
9.	Dodatkowe interesujące informacje	Projekt powstaje jako program pilotażowy na podstawie Programu Projektu Północnej Peryferii, Rozwiązań Transportowych dla Obszarów Wiejskich

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	Współpraca między modelami usług transportu publicznego i indywidualnego: system intermodalny. (P10)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Współpraca między publicznymi i prywatnymi środkami transportu:
3.	Cele praktyki	Rozwój intermodalnych urządzeń transportowych posiadających: • systemy P + R i B + R na 9 stacjach • Intermodalna hala dworcowa • Intermodalny system informacji pasażerów • Nowy most dla pieszych nad linią kolejową
4.	Lokalizacja	- Węgry - Zadunaj Zachodni
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> GYSEV Zrt. • ramy czasowe: Grudzień 2010 r. - lipiec 2013 r. • zaangażowane Organy / Wdrażanie: GYSEV Zrt, • proces i szczegółowe informacje na temat praktyki: 1. Wypełnianie formularza aplikacyjnego. 2. Weryfikacja organu finansowego i decyzja w sprawie dotacji. 3. Procedura zamówień publicznych w zakresie przygotowania projektu wykonawczego + projektu budowlanego. 4. Uzyskanie pozwolenia na budowę. 5. Procedura zamówień w zakresie robót budowlanych 6. Budowa. 7. Procedura przekazania 8. Fizyczne zamknięcie, oddanie do użytkowania 9. Raport końcowy. 10. Zamknięcie finansowe. 11. Możliwe nadzory uzupełniające. <u>Ramy prawne:</u> Inwestor zobowiązany jest uzyskać poparcie instytucji finansowych, oraz uzyskać wszystkie niezbędne pozwolenia na budowę <u>Ramy finansowe:</u> Projekt jest w całości finansowany z funduszu spójności UE <u>Stopień wykorzystania (%):</u> użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców

		Całkowita liczba ludności w regionie została zaangażowana jako potencjalny użytkownik transportu publicznego
6.	Ocena	• Zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego • Zwiększenie liczby pasażerów transportu publicznego • Trudności: przedłużanie się procesu przygotowawczego, zmiana okoliczności prawnych i fizycznych.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Projekt jest wciąż działa, ocena końcowa nie została jeszcze przeprowadzona.
8.	Dane kontaktowe	Hauser Miklós GYSEV Zrt. +36-30-687-2796
9.	Dodatkowe interesujące informacje	

NR	SEKCJA	OPIS
0.	Fotografia	  <i>Rysunek 1: Interaktywna symulacja na interfejsie użytkownika przystanków transportu publicznego</i> <i>Rysunek 2: Dostępność</i>
1.	Tytuł praktyki	Modelowanie i optymalizacja transportu publicznego. (P11)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Symulacja i optymalizacja transportu publicznego
3.	Cele praktyki	Celem praktyki jest zaoferowanie dynamicznego narzędzia do modelowania dla planistów transportu w regionie Inflanty w celu analizy i planowania transportu publicznego.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Łotwa - Region: Planowanie w Regionie Inflanty
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Badanie jest przeprowadzane w ramach poddziałania EFS 1.5.1.3.2. projektu „Poprawa Jakości Usług Transportu Publicznego w zakresie Planowania w Regionie Inflanty”. • Ramy czasowe: 11.2011.-05.2012. • Zaangażowane Organy/Wdrażanie: Politechnika w Rydze „IMINK” Ltd. • Grupy docelowe badań: - Mieszkańcy regionu planowania tj. Inflant, którzy korzystają z transportu publicznego na potrzeby mobilności, istniejące struktury miejskie regionu planowania tj. Inflant odpowiedzialne za udzielenie wsparcia dla mieszkańców w zakresie usług transportu publicznego; - Przewoźnicy pasażerscy. <u>Treść procesu i praktyki w skrócie:</u> Następujące zadania zrealizowano w ramach projektu: • Gromadzenie danych i uogólnienie regionalnych tras międzymiastowych dróg lokalnych, szlaków kolejowych, szkolnych i lokalnych linii autobusowych, a także dróg o znaczeniu miejskim, zapewniających mobilność z miast republiki do pobliskich okolic.

	• Analiza wyników badań i podsumowanie wniosków. • Przygotowanie raportu badawczego. • Prezentacja wyników badania uczestnikom projektu. • Opracowanie modelu istniejącego systemu transportu publicznego. • Prezentacja modelu uczestnikom dyskusji. • Opracowanie optymalnego modelu systemu transportu publicznego. • Przygotowanie rekomendacji na potrzeby planowania w regionie Inflant dotyczących możliwości optymalizacji systemu transportu publicznego na podstawie opracowania zawierającego regionalne dokumenty planistyczne. • Prezentacja rekomendacji uczestnikom dyskusji. <u>Ramy prawne:</u> Badanie jest realizowane na podstawie umowy Nr 1-26/85 z dnia 31.10.2011 zawartej pomiędzy regionem Inflanty a Politechniką w Rydze, a także na podstawie umowy zawartej pomiędzy Politechniką w Rydze a spółką IMINK Ltd . <u>Warunki finansowe:</u> Realizacja badania jest finansowana na podstawie zawartej umowy. Badanie jest opłacane w 5 etapach zgodnie z harmonogramem płatności realizacji danej usługi. <u>Użytkownicy stanowiący ogół ludności (w miarę możliwości):</u> Użytkownikami są osoby zainteresowane i planiści transportu w regionie planowania Inflanty (0,005% ogółu ludności).
6.	Ocena <u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> Bazując na opracowanym modelu transportu publicznego, uzyskano następujące wyniki: • Dzięki zastosowaniu autobusów mniejszych pod względem pojemności (z mniejszym zużyciem paliwa) (do 25 miejsc) można osiągnąć oszczędności do 12%. • Poprzez wprowadzenie 18 nowych przejazdów w obrębie tras autobusowych o długości 293 km istnieje możliwość zapewnienia na całym terytorium Inflant co najmniej 2 przejazdów na jeden dzień roboczy. • Poprzez wprowadzenie autobusów częściowo ekspresowych oraz zmniejszenie liczby przystanków w obrębie dróg międzymiastowych, możliwe jest skrócenie czasu podróży międzymiastowej o 6%. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> • Opracowany interaktywny, dynamiczny model oceny działania systemu transportu publicznego. • Opracowane możliwe warianty dalszego rozwoju multimodalnych sieci transportu publicznego. <u>Trudności:</u> • Trudności wynikały z tego, że planowanie transportu publicznego w tym kraju nie posiada ujednoliconej, metodycznej i uwzględniającej ekonomiczny punkt widzenia podstawy prawnej. • Znaczne trudności w trakcie realizacji badania wynikały

		z braku niezbędnych danych wejściowych, jak również z powodu problemów dotyczących fragmentacji i dokładności istniejących danych. Okres realizacji projektu jest stosunkowo krótki na potrzeby systemu modelowania symulacji w takiej skali i zakresie.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Cel i podejmowanie decyzji operacyjnych na wszystkich szczeblach planowania (miejskim, podmiejskim i regionalnym) wymagają zastosowania odpowiednich dynamicznych rozwiązań symulacji w zakresie transportu publicznego. Konieczne jest stworzenie odpowiedniej bazy danych dotyczących transportu publicznego na cele sytuacji obecnej, a także przyszłych potrzeb.
8.	Dane kontaktowe	Ina Mīkelsone Kierownik Projektu Dział rozwoju i projektów Planowanie w Regionie Inflanty Ul. Cesu 19-54, Valmiera Tel. +371 64219021 Faks +371 64116012 Tel. kom. +371 29289487 ina.mikelsone@vidzeme.lv
9.	Pozostałe informacje, które mogą być interesujące	- Dodatkowe informacje przekazane przez respondenta: http://www.vidzeme.lv/lv/projekti/sabiedriska_transporta_p_akaipojumu_kvalitates_paaugstinasana_vidzemes_planos_anas_regiona/sabiedriska_transporta_kustibai_vidzeme_ja_una_planosanas_sistema - Inne dokumenty (sprawozdania, prezentacje): - Gromadzenie i analiza danych, prezentacja wyników, Cesis, Łotwa, 15.02.2012 r. - Prezentacja „System modelowania transportu publicznego na Inflantach”, Cesis, Łotwa, 27.04.2012 r.: www.vidzeme.lv/upload/lv/Esfondi/RTU_prezentacija_20120427.ppt - Raport dotyczący projektu końcowego „Możliwości optymalizacji sieci połączeń transportu publicznego na Inflantach, z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców i dostawców usług transportu publicznego”// RTU, IMINK Ltd., 2012 r. - Prezentacja „Możliwości optymalizacji sieci połączeń transportu publicznego na Inflantach, z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców i dostawców usług transportu publicznego”// Konferencja „Poprawa jakości usług transportu publicznego na Inflantach”, Cesis, 27.06.2012 r. - Prezentacja „System modelowania transportu w regionie planowania Inflanty”, seminarium dotyczące projektu programu „GRISI PLUS”, w powiecie Amata „Ausmas”, 12.07.2012 r.

9

Transport na żądanie

NR	SEKCJA	OPIS
0.	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Transport na żądanie w prowincji Burgos. (P2)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Usługi transportu publicznego dla pasażerów na obszarach wiejskich, z wykorzystaniem wcześniejszych żądań, w oparciu o nowe technologie informatyczne.
3.	Cele praktyki	Świadczenie usług transportowych dla małych odizolowanych wiosek ze słabo rozwiniętym systemem połączeń, gdy mieszkańcy naprawdę potrzebują tego w celu zaspokojenia potrzeb w zakresie mobilności dostępu do podstawowych usług, takich jak usługi zdrowotne i edukacyjne poprzez maksymalizację istniejących usług.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Hiszpania - Region, powiat lub gmina: Autonomiczna Wspólnota Castilla y León, składa się z 9 prowincji: Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid i Zamora Całkowita powierzchnia Gminy Castilla y León wynosi 94,226 km² i zamieszkiwana jest ona przez 2,557,330 mieszkańców, co czyni ją jednym z największych regionów w Europie.  Gęstość zaludnienia wynosi 27 mieszk./km², co czyni ją jednym z obszarów Unii Europejskiej (115 mieszk./km²) o najniższej gęstości zaludnienia, a także trzecim najmniej zaludnionym regionem w Hiszpanii (średnia 78 mieszk./km²) Istotna w tym przypadku jest duża liczba ośrodków zamieszkałych przez ludność (prawie 6000) pogrupowanych w małe gminy miejskie, która jest większa niż w jakimkolwiek innym regionie w Hiszpanii: 2249 gmin, z których tylko 274 posiada ponad 1000 mieszkańców i tylko 50 posiadających więcej niż 5000 mieszkańców.

5.	Szczegółowy opis praktyki
	<u>Geneza:</u> Większość ludności koncentruje się w najważniejszych ośrodkach miejskich, którymi są zazwyczaj stolice prowincji, podczas gdy duża liczba małych gmin stanowi istotny czynnik. Duża liczba rozproszonych gmin o małych, kurczących się i starzejących się populacjach jest kolejnym ważnym punktem kontrastu. Duże rozproszenie i mała gęstość zaludnienia w sposób dość logiczny mają bezpośredni wpływ na koszty świadczenia usług publicznych. Konsekwencją tego jest znaczny ruch drogowy na obszarach wiejskich, który w większości przypadków służy połączeniom w ramach prowincji lub regionu przy wykorzystaniu bardzo długich tras i kursów, w których uczestniczy mała liczba pasażerów, co powoduje że w wielu przypadkach rentowność osiąga poziom deficytu, co z kolei sprawia, że są one trudne do utrzymania. Ta sytuacja zmusiła rząd regionalny Castilla y León, do dokonywania znacznych inwestycji finansowych w celu zagwarantowania utrzymania wiejskiego systemu transportowego. Przykładowo w 2008 r. ponad 12 milionów EUR przeznaczono na pomoc na potrzeby rozwoju generujących straty usług regularnego przewozu osób, funkcjonującego na drogach znajdujących się w obszarach wiejskich. Usługi publicznego transportu pasażerów w Castilla y León są obecnie świadczone w formie usług regularnych przez 150 autonomicznych koncesjonariuszy (podlegają one stałym porom i trasom) i w ramach 95 specjalnych Zezwoleń Administracyjnych na świadczenie usług transportu (usługi dotyczące stałej trasy, prowadzone na bardziej elastycznych zasadach). Ta rozbudowana sieć pozwala na świadczenie usług transportowych dla praktycznie wszystkich gmin w regionie. Jednak biorąc pod uwagę szerokie rozproszenie ludności, nadal istnieją małe miejscowości, które nie posiadają tej podstawowej usługi. Jednocześnie uważa się, że w chwili obecnej konieczne dostosowanie obowiązującego systemu przyznawania koncesji do nowych potrzeb w zakresie mobilności, którego wymaga społeczeństwo w celu zapewnienia mu dostępu do podstawowych usług, takich jak ochrona zdrowia, edukacja, kultura, turystyka i rekreacja. W celu osiągnięcia tych celów opracowano strategię dotyczące korzystania z możliwości, jakie zapewniają nowe technologie informacyjne i wiedzy. Korzystając z tych przesłanek jako podstawy, Rada Rozwoju Regionalnego Rządu Castilla y León wdrożyła nowy system zarządzania transportem bazujący na wcześniejszych wnioskach obywateli, zwany „Transportem na żądanie”, zarządzany i zorganizowany z wykorzystaniem „Centrum Wirtualnego Transportu”. <u>Ramy czasowe:</u> Projekt pilotażowy został wdrożony w 2004 roku w Barco de Ávila, doprowadził on do zorganizowania przetargu i późniejszej masowej rozbudowy do chwili obecnej. <u>Zaangażowane Organy/Wdrażanie:</u> Promotor: Rada Rozwoju Regionalnego Rządu Castilla y León Wnioskodawca: Rządy w miastach i miasteczkach Inną kluczową grupą są przedsiębiorstwa transportowe, które biorą udział przetargu na trasy.

Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:

Transport na żądanie składa się z systemu, w którym usługa jest planowana, w chwili, gdy użytkownik nawiązuje kontakt z administracją przy zastosowaniu metod telefonicznych i telematycznych w trakcie całego procesu. Innymi słowy, usługa nie jest świadczona, o ile wcześniej nie przedstawiono takiego żądania. System ten działa w strefach, ramach czasowych lub rodzajach pracy, w których jego istnienie nie jest uzasadnione ekonomicznie, lub w których świadczenie usług konwencjonalnego autobusu jest niemożliwe ze względu na jego szczególne cechy. System ten pozwala na uniknięcie zjawiska pustych 50-miejscowych autobusów przejeżdżających przez wsie Castilla y León.

Transport na żądanie to system, w którym pojazdy świadczące regularne usługi mogą docierać do małych, pojedynczych (i dlatego źle podłączonych) wsi, gdy ich mieszkańcy naprawdę tego potrzebują. Jest to zatem system, który umożliwia niezawodność usługi, dzięki zwiększonemu i gwarantowanemu jej świadczeniu na rzecz obywateli, a także optymalizacji istniejących zasobów.

Wirtualne Centrum Transportu na Żądanie

Celem Centrum jest centralizacja zarządzania usługami transportowymi, które obejmują najbardziej odizolowane i słabo połączone obszary wiejskie w Autonomicznej Wspólnocie, za pośrednictwem jednego Centrum o nazwie „WIRTUALNE CENTRUM TRANSPORTU NA ŻĄDANIE”, zarządzanego i kierowanego przez Administrację ds. Transportu Autonomicznej Wspólnoty.

Projekt ten зарodził się z filozofii docierania do wszystkich „ważnych miejscowości”, przez co należy rozumieć miejsca z czterema lub pięcioma ważnymi ośrodkami i został uruchomiony w kilku strefach w Autonomicznej Wspólnocie.

Realizacja inicjatywy jest w zasadzie prosta, ale wymaga wdrożenia zaawansowanej i złożonej bazy technologicznej, aby mogła działać prawidłowo, zatem system składa się z następujących elementów:

- Centrala Wirtualnego Centrum Transportu na Żądanie (TDVCE), posiadająca następujące funkcje:
 - Zbieranie Rezerwacji (żądań świadczenia usługi transportowej).
 - Generowanie żądań na przejazdy, według zastrzeżeń, do chwili zajęcia wszystkich siedzeń w samochodzie.
 - Zarządzanie komunikacją między centrum sterowania, urządzeniem pokładowym i terminalem informacyjnym użytkowników.
- Urządzenie pokładowe + Pulpit Sterowniczy Kierowcy, umożliwiające:
 - Przesyłanie danych o lokalizacji, które mają być wysłane do Centrum Sterowania za każdym przyjazdem na przystanek znajdujący się na trasie.
 - Wiadomości są wysyłane przez kierowcę do centrali: ostrzeżenia i zapytania.
 - Wiadomości wysyłane z centrali do kierowcy.
- Terminale Informacji dla Użytkownika, które pozwalają na to, aby użytkownik dowiedział się o:
 - Przyjazdach pojazdów na przystanki wyznaczone na trasie (wymagane przez użytkownika)
 - Wolnych miejscach (bez rezerwacji do końca trasy)

-Wypadkach na trasie (tekst wysłany z Centrum Sterowania)

Układ operacyjny

Z wykorzystaniem tych elementów, cykl operacyjny rozwija się w następujący sposób: pod warunkiem przekazania wystarczającego powiadomienia w zakresie przemieszczenia, do którego ma dojść, pasażer przekazuje swoje zapotrzebowanie na transport za pośrednictwem bezpłatnego połączenia telefonicznego z Wirtualnym Centrum Transportu na Żądanie.

Centrum, w którym odbierane są wszystkie połączenia z użytkownikami składającymi zapotrzebowanie na tego typu usługę, przekazuje żądanie do przewoźnika tak, aby przypisał on konkretny pojazd, który musi przejeżdżać przez strefę żądającego wykonania usługi.

Lokalizacje, które posiadają tę usługę wyposażone są w panele informacyjne bezpośrednio podłączone do Wirtualnego Centrum, które informują mieszkańców, na którym etapie trasy znajduje się autobus oraz przekazują informacje o wszelkich zdarzeniach, które mogą mieć miejsce.

Na potrzeby przesyłania informacji świadczący usługi pojazd wyposażony jest w urządzenie pokładowe powiadamiające o godzinie przyjazdu na każdy przystanek, system gwarantuje, że pasażer podróżujący w środowisku wiejskim jest odpowiednio obsługiwany.

Ramy prawne:

Fazy

- 1) Zezwolenie tymczasowe (art. 72 Ustawy nr 30/1992 w sprawie systemu prawnego administracji publicznej).
 - Ułatwia natychmiastowe wdrożenie usługi
 - Przed spotkaniem z samorządami i organizacjami
 - Wstępne porozumienie z koncesjonariuszami
 - Uchwała
- 2) Sygnalizacja usługi: Panele i plakaty informacyjne.
- 3) Publiczna prezentacja.
- 4) Informacje dla użytkownika: Ulotka informacyjna wysłana do wszystkich domów w każdej lokalizacji.
- 5) Ostateczne zezwolenie: Zmiana tytułu prawnego (procedura standardowa):
 - Informacja publiczna
 - Wysłuchanie koncesjonariusza
- 6) • Pisma procesowe samorządów
- 7) • Sprawozdanie Rady ds. transportu, itp.
- 8) Zarejestrowanie specjalnych koncesji/zezwoleń

Ramy finansowe:

Usługa obecnie dysponuje 685-oma trasami w 9-ciu prowincjach Castilla y León, po zainwestowaniu ponad 15 mln EUR z Rady Rozwoju. Leon jest prowincją, która otrzymuje największą część tego finansowania, przy 37% z budżetu Regionalnego Rządu przeznaczonego na transport.

Z drugiej strony prowincje takie jak Zamora otrzymują tylko 12% finansowania. Ze względu na swoją sytuację i ukształtowanie geograficzne terenu, Leon stanowi jeden z obszarów priorytetowych, w których program Transport na Żądanie posiada najwyższą obecność, co czyni go jedną z najbardziej ambitnych inicjatyw w ramach

	budżetu Rady Rozwoju. • Jest on skonfigurowany jako zobowiązanie w ramach usług użyteczności publicznej. • Większa część jest finansowana przez administrację. • Użytkownik płaci tylko 1 euro. • Zawiera on stałą analizę ekonomiczno-finansowego bilansu koncesji lub zezwoleń. • Koszt: ± 16,000.000 EUR - Inwestycja (system, technologia i Centrala Rezerwacji): ± 8,000.000 EUR - Roczny koszt operacyjny: ± 8,000.000 EUR <u>Stopień wykorzystania (%): użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców (w miarę możliwości)</u> Usługi transportowe na żądanie realizowane w całej Wspólnocie osiągnęły liczbę miliona użytkowników. Obecnie świadczy on usługi w sumie dla 3108 ośrodków mieszkańców, w tym dla 935.507 mieszkańców regionu Castilla y León. Profil użytkownika stanowi 66,69% kobiet z czego 63,64% w wieku ponad 65 lat. Użytkownicy przypisują usłudze transportu na żądanie 4,75 punktów na 5 za całokształt a 4,79 za komfortowe warunki pojazdu.
6.	Ocena <u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> W 2011 roku spośród 212.536 z możliwych przejazdów z wykorzystaniem usługi regularnej, wykonano tylko 85830, co oznacza 40,38% szacowanej łącznej liczby, w przypadku, gdyby nie istniał program transportu na żądanie. Innymi słowy dzięki transportowi na żądanie zostały zarejestrowane 59,62% przejazdy, co oznacza, że 126.706 przejazdów nie odbyło się z wykorzystaniem pustych pojazdów na autostradach w Autonomicznej Wspólnocie. Oznacza to, że w porównaniu do regularnych usług transportu na żądanie dokonano oszczędności 1,920.412 litrów paliwa. Korzyści ekologiczne są szacowane w odniesieniu do oszczędności paliwowych, unikania emisji atmosferycznych na ponad 5000 ton* CO₂, co daje wyobrażenie o zakresie, w jakim transport na żądanie może stać się transportem ekologicznym. <i>* Emisje z pojazdów z silnikiem diesel szacuje się na 2,65 kg/litr paliwa w idealnych warunkach spalania.</i> <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> Powodzenie realizacji tego projektu można streścić w następujących punktach: ❖ Korzyści dla użytkownika: - Usługi transportowe, które są dostępne w razie potrzeby, w miejscach, w których wcześniej ich nie było lub w których mogą one uzupełnić istniejące usługi. - Gwarancją świadczenia usług: bezpieczeństwo, że transport dotrze. - Szybkość usługi, zatrzymywanie się wyłącznie na odpowiednich przystankach. - Informacje w czasie rzeczywistym przyjazdów na panelu informacyjnym znajdującym się na przystankach. ❖ Korzyści dla operatora: - Redukcja kosztów operacyjnych dzięki bardziej optymalnym trasom w zależności od zapotrzebowania. - Wzrost liczby pasażerów dzięki usprawnieniu usługi.

	- Poprawa wizerunku w oczach użytkowników i Administracji. ❖ Korzyści dla administracji: - Narzędzie analityczne jakości usług i reakcji użytkownika. - Większa kontrola nad przewoźnikami. - Wykorzystanie wyników w przypadku innych szlaków komunikacyjnych w regionie. <u>Napotkane trudności:</u> Potrzeba stosowania szeregu oszczędności zgodnie z działaniami oszczędnościowymi zawartymi w regionalnych budżetach. Transport na żądanie zostanie poddany redukcji w zakresie do 50% usług od 1 sierpnia 2012 r., a cena biletów powinna wzrosnąć z 1 do 2 EUR w wyniku zbliżającego się zmniejszenia pomocy o 30%, jaką Rząd Regionalny przeznacza na trasy generujące straty.	
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Znaczenie zasobów optymalizacji w chwili, gdy masa krytyczna nie wystarczy, aby usługi były opłacalne. Trudności wynikające z kontekstu społeczno-gospodarczego, takie jak w niniejszej sprawie, tj. w zapewnieniu ciągłości świadczenia usług, które są silnie uzależnione od dofinansowania rządowego
8.	Dane kontaktowe	Ángeles García Sanz (Obecny na spotkaniu na Szetlandach)
9.	Pozostałe informacje	• Dodatkowe informacje przekazane przez informatora: • Różne dokumenty (sprawozdania, prezentacje) PPT, które zostaną przedstawione podczas ponadnarodowego spotkania przez Angeles García.

NR	SEKCJA	OPIS
0.	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	TADOU, usługa lokalnego transportu w formie taksówki na żądanie. (P6)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Usługa TADOU jest to usługa transportu na żądanie dostępna dla wszystkich osób w centralnej Doubs, terytorium, na którym nie istnieją żadne inne środki transportu publicznego. Wszyscy mieszkańcy terytorium mogą korzystać z usługi do podróżowania w granicach terytorium i szczególnych punktów połączeniowych spoza terytorium.
3.	Cele praktyki	Usługa TADOU jest proponowana na żądanie mieszkańców Centralnej Doubs. Terytorium syndykatu mixt nie jest objęte żadnymi usługami autobusowymi. Istnieją stacje kolejowe, które łączą miasta z obszarami spoza terytorium. Celem usługi jest walka z izolowaniem ludzi nieposiadających prywatnych środków transportu i osób niepełnosprawnych, poprzez zaoferowanie im taniego transportu umożliwiającego poruszania się po terytorium „syndykatu Mixt” w Centralnej Doubs. Komisja lokalnie wybranego przedstawiciela regularnie debatuje w celu poprawy obsługi.
4.	Lokalizacja	Francja, Centralne obszary Doubs. Grupy strefy razem 6 gmin w departamencie Doubs ramach „syndykatu Mixt” (Syndicat mixte). Są to gminy • Obszar Baumois; • Obszar Rougemont; • niewielka dolina Sancey; • Wyspy rzeki Doubs; • Obszar Clerval; • Vaïte-Aigremont.  119 gmin zaangażowanych, które obejmują ok. 900 km², przy populacji 34.000 mieszkańców (gęstość zaludnienia 37,8 km²).

5.	Szczegółowy opis praktyki <u>Geneza:</u> Pomysł opracowania specjalnej usługi pojawił się w 2004 roku i usługa została stworzona w 2006 roku. Okres ten odpowiada chwili, gdy Rada departamentu Doubs zmniejszyła ofertę transportu publicznego na terenie. System „transportu na żądanie” został wybrany, ponieważ została uznany za najlepszy system w odpowiedzi na zapotrzebowanie ludności na terytorium. <u>Ramy czasowe:</u> • Usługa została utworzona w 2006 roku i działa od chwili obecnej. <u>Zaangażowane Organy/Wdrażanie:</u> Komisja planowania przestrzennego i mobilności (Komisja TADOU): ok. 20 osób wybranych na terytorium Syndykatu Mixt. Odbywa posiedzenia co dwa miesiące i obraduje między innymi w sprawie usługi TADOU. • Przedsiębiorstwo taksówkowe wybrane do świadczenia usługi przez Komisję TADOU. Przedsiębiorstwo zostało wybrane w wyniku zaproszenia do składania ofert w postępowaniu przetargowym, które są regularnie powtarzane. Przedsiębiorstwo posiada do 9 pojazdów, które mogą być wykorzystywane do usługi TADOU, z których jeden jest dostosowany do transportu osób na wózkach inwalidzkich. • Biuro centralnie zbiera żądania: usługa jest świadczona przez pracowników Syndykatu Mixt od dnia utworzenia TADOU. Jedna osoba pracuje w kontakcie z użytkownikami (rezerwacja zapotrzebowania, organizacja podróży i współpraca z przedsiębiorstwem taksówkowym), druga osoba jest odpowiedzialna za zarządzanie relacjami z Komisją planowania przestrzennego i mobilności. <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> Serwis ma na celu ułatwienie transportu osób na terenie gmin Central Doubs (patrz mapa). Można zamówić usługę transportu do dowolnej lokalizacji, o ile znajduje się ona na terytorium. Ponadto można dotrzeć do 8-miu przystanków autobusowych, które nie są zlokalizowane na terytorium. Te przystanki autobusowe są przystankami końcowymi linii autobusowych, które docierają do Besançon, głównego miasta regionu. Serwis działa od poniedziałku do soboty między 06:00 a 19:30 (z wyjątkiem świąt). Każdy mieszkaniec terytorium może korzystać z usługi TADOU do 20-stu razy w miesiącu po zarejestrowaniu się do usługi. Dzieci mogą również z niej korzystać, jeśli są one w towarzystwie osoby dorosłej, o ile nie ukończyły 10-tego roku życia lub za upoważnieniem osoby dorosłej jeśli są w wieku od 10 do 18 lat. Osoba niepełnosprawna może korzystać z usługi TADOU z osobą towarzyszącą za darmo. W przypadku korzystania z rezerwacji TADOU dla kilku osób, cenę za osobę dzieli się przez dwa. Usługę na żądanie należy zamówić co najmniej w terminie jednego dnia przed dniem podróży i może być anulowana najpóźniej na dzień przed przewidywaną datą podróży. Z biurem można kontaktować się telefonicznie od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 11.00. <u>Aby uczynić serwis bardziej wydajnym, biuro rezerwacji może grupować wycieczki i może również modyfikować zarezerwowany termin podróży. W takim przypadku lub w przypadku, gdy usługa zostanie anulowana, użytkownik zostanie o tym poinformowany w terminie co najmniej jednego dnia przed przewidywaną datą podróży.</u>
----	---

Grupowania wycieczek można dokonać automatycznie przy użyciu oprogramowania, jeśli do czasu wyjazdów pozostało mniej niż 10 minut. W innych przypadkach, pracownik ds. zarządzania rezerwacjami sprawdza możliwości i prosi o udzielenie zgody na modyfikację. Dla użytkowników, którzy odbywają regularne podróże z powodu ustalonych zarezerwowanych wizyt, pracownik może również co miesiąc sprawdzać, czy rezerwacja jest rzeczywiście zarejestrowana. Chociaż istnieją pewne rodzaje zapotrzebowania z powodu różnych okazji, szczególnie w tygodniu targów, to zawsze można dokonać ponownych uzgodnień dotyczących przejazdu tak, aby każdy użytkownik mógł być usatysfakcjonowany.

Zasady korzystania z serwisu TADOU zostały spisane i muszą zostać zaakceptowane przez użytkowników serwisu.

Ramy prawne:

6 gmin wspólnie działa w niektórych kwestiach, w tym w zakresie planowania przestrzennego i mobilności, w ramach prawnych wyznaczonych przez „syndykat Mixt” Centralnego obszaru Doubs (*Syndicat mixte du pays du Doubs Central*). Inicjatywa TADOU jest jedną z usług świadczonych zarządzanych przez Syndykat.

Transport na żądanie jest uregulowany artykułem 26 dekretu 85-891 z dnia 16 sierpnia 1985 r. odnoszącym się do miejskich przewozów osób i pozamiejskich przewozów osób (*décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes*). Transport na żądanie jest usługą publiczną otwartą dla każdego (z pewnymi wyjątkami dotyczącymi osób niepełnosprawnych), jest ona organizowana przez władze odpowiedzialne za transport publiczny. Minimalna ilość miejsc w używanych pojazdach wynosi 4. Wreszcie, transport na żądanie jest realizowany tylko wtedy, gdy istnieje zapotrzebowanie ze strony użytkowników

Ramy finansowe:

• Funduszy na rozruch

- Syndykat Mixt korzystał z funduszy europejskich LEADER + na początku na cele stworzenia oprogramowania Galeopsis, którego używa do rezerwacji podróży. Te fundusze na rozruch zakończyły się w 2007 roku i od tego roku Syndykat nie korzysta z żadnych funduszy unijnych.

• Koszty eksploatacji

- Udział użytkowników zależy od odległości i od liczby dni pomiędzy rezerwacją usługi a rzeczywistą podróżą.

Jednakże udział użytkowników nie wystarczy na sfinansowanie usługi. Udział społeczeństwa jest potrzebny do uzupełniającego pokrycia kosztów. Jest ono zapewniane w 50% przez Conseil Général (Rada departamentu Doubs) oraz w 50% przez gminę terytorium. Jest to gmina, w której użytkownik, który ponosi koszt ma miejsce zamieszkania.

Na przykład, w 2011 roku całkowity koszt prowadzenia TADOU (koszty stałe i zmienne) wynosił 110 000 EUR i był on finansowany w następujący sposób:

- 20% od użytkowników
- 40% od Rady departamentu Doubs
- 40% od gminy zamieszkania użytkownika.

Koszt za kilometr usługi został zmieniony w roku 2012, w związku z tym koszt obsługi w tym roku będzie wyższy.

Udział od użytkowników:

Koszty usługi dla użytkowników są następujące:

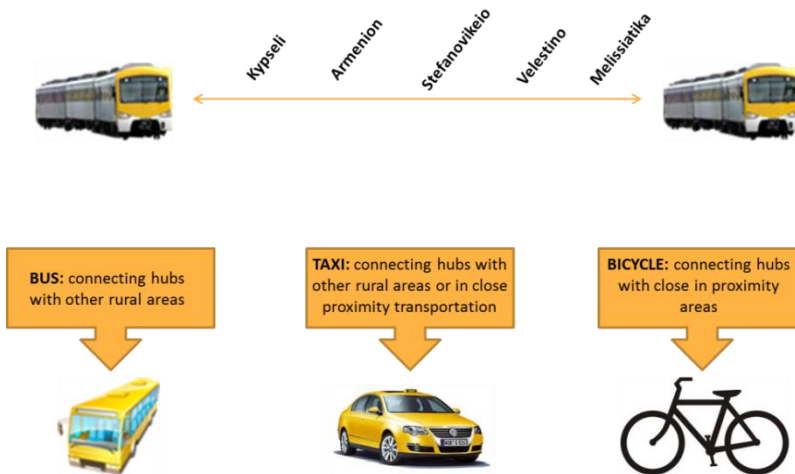
Ilość kilometrów	Ceny	
	A: rezerwacja w terminie dłuższym niż 4 dni przed podróżą	B: rezerwacja w terminie krótszym niż 4 dni przed podróżą
1 do 11 km	3 EUR	6 EUR
12 do 25 km	5 EUR	10 EUR
26 do 65 km	7,5 EUR	15 EUR
66 do 100 km	10,5 EUR	21 EUR

Ceny mogą być zmieniane kwartalnie.

| **6. Ocena** Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników): Wykazane wyniki, TADOU jest skuteczny w tym sensie, że dojeżdża do celów podróży i zapewnia tani środek podróży oraz dostęp do usług w tym zakresie. **Ok. 400 użytkowników miesięcznie** Istnieje ok. 400 użytkowników miesięcznie, którzy korzystają z usługi przy okazji cotygodniowych targów z mniejszym popytem w czasie wakacji letnich. W listopadzie 2011 roku został przetransportowany 25000-ny użytkownik (po 5 latach istnienia). W marcu 2012, 508 wycieczek zostało zrealizowanych przy skorzystaniu z usługi TADOU, w sumie 7861 km (średnia długość podróży: 15,5 km). Z usługi najczęściej korzysta się w obszarach Rougemont i Baumois, które są w mniejszym stopniu połączone z zewnętrznymi miastami, gdzie zlokalizowanych jest wiele usług. - Główni użytkownicy i cele korzystania z usługi:** W sierpniu 2012 roku 482 użytkowników było zarejestrowanych do serwisu. Użytkownikami są głównie osoby starsze, które korzystają z usługi aby udać się do lekarza lub apteki, na zakupy czy pójść do fryzjera. Niektóre z nich również uczęszczają na codzienną terapię. - Osoby nieposiadające pojazdów prywatnych lub bez prawa jazdy (które mogą być skierowane do usługi TADOU przez opiekę społeczną). - Osoby aktywne zawodowo, okazjonalnie lub regularnie w przypadku młodych ludzi znajdujących się na stażu. - Uczniowie, aby dotrzeć do dworca kolejowego/autobusowego w drodze do liceum w Besançon (poza terytorium). - Osoby, które muszą dotrzeć do dworca kolejowego (np. jeśli nie chcą zostawiać przy nim samochodu na kilka dni). W niektórych przypadkach opłaty za korzystanie z TADOU mogą być uiszczane przez ambulatoria lub opiekę społeczną. Większość użytkowników korzystających z TADOU posiada niskie dochody. Większość użytkowników przyzwyczaiła się do rezerwowania usługi z wyprzedzeniem dłuższym niż 4 dni, aby uzyskać niższą cenę, bo ułatwia to łączenie przejazdów. - Pozytywny wpływ na życie społeczne:** Jednym z pozytywnych skutków usługi jest wkład w utrzymanie, a nawet stworzenie społecznych powiązań. Ponieważ większość użytkowników ma ograniczone dochody, usługa TADOU zapewnia im możliwość poruszania się po terytorium, podczas gdy bez usługi nie byłoby to możliwe. TADOU oznacza również dla osób starszych zachowanie pewnej autonomii, bez potrzeby szukania pomocy wśród swoich bliskich, z możliwością poruszania się wtedy, kiedy tego chcą. - Pozytywny w pewnym zakresie wpływ na lokalną gospodarkę:** TADOU jest bardzo często używany w celu dotarcia do ośrodków służby | | |

	zdrowia, aptek, supermarketów lub lokalnych sklepów w okolicy. W związku z tym system przyczynia się do aktywności tych przedsiębiorstw. <u>Możliwe czynniki sukcesu:</u> Komisja planowania przestrzennego i mobilności stowarzysza ok. 20 wybranych osób z gmin uczestniczących. Dzięki spotkaniom organizowanym co 2 miesiące upewnia się, że usługa może być ulepszana. Opinie użytkowników są zbierane przez osoby odpowiedzialne za rezerwację podróży i przez przedsiębiorstwo świadczące usługę transportu. TADOU posiada spisane jasne zasady, które użytkownik musi zaakceptować, po czym może on rozpocząć korzystanie z usługi, służy to uniknięciu problemów związanych z interpretacją sposobu korzystania z usługi. Stosuje się w pewnym zakresie reklamę, aby usługa TADOU była lokalnie znana, dokonuje się tego z wykorzystaniem ulotek, plakatów, reportaży dotyczących zastosowanych eksperymentów (jak np. ten, który został przeprowadzony w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności) lub wydarzeń (obchody 25 000-ej podróży w 2012 r.) Stosowane oprogramowanie zostało zaprojektowane specjalnie do zastosowania na terytorium. Jest ono stale dostosowywane w celu ulepszenia usługi. <u>Napotkane trudności:</u> Od momentu powstania w 2006 roku usługa ulegała stałej poprawie. Pierwszy rok był rokiem eksperymentalnym, służącym przetestowaniu systemu i skorygowaniu jego podstawowych wad. Obecnie największe zapotrzebowanie jest na to, aby można było korzystać z TADOU w celu dotarcia do Besançon, które znajduje się poza obszarem usług, ale w którym znajdują się ważniejsze ośrodki medyczne i lekarze specjaliści. Chociaż TADOU stanowi połączenie z innymi liniami autobusowymi, to jednak ludziom starszym trudność sprawia wejście do autobusu i przesiadanie się, aby dotrzeć do szpitala. Ponieważ częstotliwość korzystania z usługi rośnie, zmiany są konieczne w celu ograniczenia ich kosztów. Obecnie badane są środki na opracowanie metody grupowania pasażerów, aby w dalszym ciągu odpowiadać na potrzeby użytkowników, przy jednoczesnej redukcji kosztów. Regulamin korzystania z usługi TADOU został poprawiony pod koniec 2010 r.: regulamin jest teraz uzupełniony przypadkami, od których dochodzi najczęściej; zobowiązanie użytkownika do zaakceptowania zasad przed rozpoczęciem korzystania z usługi w celu ułatwienia i usprawnienia rezerwacji, ustanowienie dwóch cen w zależności od daty rezerwacji, obniżki ceny za usługę dla osób podróżujących razem. Relacje z przedsiębiorstwem odpowiedzialnym za obsługę transportu są regularnie odnawiane w drodze zaproszenia do składania ofert: pierwsze zaproszenie w 2006 r. w celu zawarcia umowy na dwa lata, z możliwością jednokrotnego przedłużenia okresu obowiązywania, kolejny przetarg w 2011 roku. Przedsiębiorstwa, które nie zostały wybrane były rozczarowane, że straciły transakcję. Trzeba było spotkać się z nimi i wyjaśnić im, dlaczego ich nie wybrano, aby uspokoić sytuację. Relacje z lokalnymi przedsiębiorstwami są obecnie bardzo dobre.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki • Rzeczywiste zaangażowanie wybranych osób z regionu za pośrednictwem Komisji ds. planowania przestrzennego i mobilności. • Możliwość regularnej adaptacji i poprawy usługi dzięki Komisji planowania przestrzennego i mobilności. • Niezbędne środki publiczne: udział kapitału prywatnego z pewnością nie jest wystarczający.

		• Regulamin TADOU zapobiega konieczności wnoszenia sporów w zakresie wykorzystania. • Połączenie z innymi liniami komunikacji: z linią autobusów Ginko w celu dotarcia do głównego miasta w okolicy.
8.	Dane kontaktowe	Mademoiselle Alice MORTEAU Tél : 03 81 84 11 95 contact@doubscentral.org Strona internetowa (wyłącznie w języku francuskim): http://www.doubscentral.org/la-commission-amenagement-de-lespace-et-mobilites.html
9.	Pozostałe informacje	

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	System transportu na żądanie w dwumieście Larissa-Volos. (P3)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Aktywacja idei intermobilności w dwumieście Larissa-Volos za pośrednictwem Internetu, w zależności od zapotrzebowania.
3.	Cele praktyki	- Opracowanie innowacyjnego systemu transportu autobusowego (na żądanie). - Integracja i współpraca z innymi środkami transportu. - Przededefiniowanie multimodalności przy wykorzystaniu różnych kryteriów, takich jak: koszt, czas, emisje CO₂.
4.	Lokalizacja	- Grecja - Region Tesalii, Jednostki Regionalne Larisa i Volos
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Brak zrównoważonej mobilności z powodu obszarów o niskim zaludnieniu i niskim popycie na transport. <u>Ramy czasowe:</u> Powinien być realizowany jako program pilotażowy w dwumieście Larissa-Volos. <u>Zaangażowane Organy/Wdrażanie:</u> - Pociągi (OSE, TRAINOSE) - Prywatne autobusy miejskie - Prywatne autobusy podmiejskie - Prywatni taksówkarze - Gminy <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki:</u> Użytkownik definiuje początek i punkt końcowy Jego podróży i wróci do podróżujących opcji i najlepszy harmonogram podróży zgodnie z zapotrzebowaniem. Do opcji podróżowania należą podróż autobusem, pociągiem i taksówką. <u>Ramy prawne:</u>

		Podmioty publiczne i prywatne muszą dojść do porozumienia w sprawie trasy, wykorzystywanych pojazdów i dzielenia się przychodami ze sprzedaży biletów. Zostaną ustalone jasne i stabilne ramy prawne. <u>Ramy finansowe:</u> • Koszty nowych tras (Przedsiębiorstwo Prywatne) • Podaż i ruch pojazdów, tj. mini-busów, rowerów (gminy)
6.	Ocena	
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	
8.	Dane kontaktowe	Chatzilamprou Ismini topoismini@gmail.com
9.	Dodatkowe interesujące informacje	

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	Wiejskie taksówki Castellón. (P1)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Niedostateczna podaż transportu publicznego w obszarach wiejskich w prowincji Castellón. Mniej uprzywilejowane grupy ludności: Osoby starsze, osoby niepełnosprawne, młodzież i przedsiębiorcy..
3.	Cele praktyki	Zapewnienie transportu publicznego w obszarach wiejskich w prowincji Castellón i dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
4.	Lokalizacja	- Państwo: Hiszpania - Region, powiat lub okręg: Prowincja Castellon - Ludność: 604.344 mieszkańców - Powierzchnia: 6.632 km² - Gęstość zaludnienia: 91,12 os./km² 
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Promotora tej idei kierował i motywował Plan Rewitalizacji Walencji. Organizator przypomina, że we wszystkich miejscowościach wiejskich prowincji Castellón żyją osoby starsze z potrzebami: np. przyjechania do stolicy lub innych gmin. Obecnie brak jest transportu publicznego dostępnego dla osób niepełnosprawnych, osób starszych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Ponadto transport publiczny jest również niezbędny dla osób dorosłych, młodzieży i dzieci w wieku szkolnym w celu integracji społeczeństwa. <u>Ramy czasowe:</u> ✓ Rozpoczęcie działalności: 2008 r. ✓ Miejsce: La Puebla de Tornesa (Castellón) ✓ Slogan przedsiębiorstwa: Ruch i mobilność prawo i przyjemność ✓ Obsługa 24 H. soboty, niedziele i święta. ✓ Pojazd z profesjonalnym kierowcą. Maksymalna pojemność do ośmiu osób.

Podmioty zaangażowane

Organizatorzy: Usługa ta jest oferowana przez spółkę Ruraltaxi. Ponadto podpisane zostały umowy o współpracy z gminami, podmiotami (SAUJI) oraz niektórymi stowarzyszeniami dla osób niepełnosprawnych (ADEC, ACUDIM).

Skierowany do: Ogółu społeczeństwa posiadającego trudności w przemieszczaniu się na obszarach wiejskich.

Opracowanie:

Firma zbiera informacje z przeprowadzonych badań demograficznych mieszkańców. Ponadto firma przygotowała projekt wykonalności i szczegółowy podział kosztów całkowitych.

Firma przygotowuje również plan marketingowy oraz plan rozpowszechniania oferowanych usług (strona internetowa, broszury, gazety, radio, telewizja). Ponadto zawarto umowy ze stowarzyszeniami, gminami i instytucjami.

Firma Ruraltaxi szuka sposobu na pełne sfinansowanie realizacji projektu. Usługą świadczoną przez przedsiębiorstwo jest transport pasażerski. Usługa jest świadczona i taryfy są naliczane zgodnie z liczbą przejechanych kilometrów. Ponadto firma Ruraltaxi rozważa możliwość stworzenia kuponu transportowego na potrzeby krótkich tras podróży.

Ramy prawne:

Do świadczenia tej usługi wymaga się spełnienia następujących dwóch warunków:

- Posiadanie licencji na prowadzenie taksówki.
- Zmiany konfiguracji pojazdu w celu jego dostosowania.
- Ponadto polityka przedsiębiorstwa kierowana jest przez: Plan Rewitalizacji Generalitat Valenciana, którego celem jest promowanie równowagi, spójności i rozwoju terytorialnego.

Ramy finansowe:

Przedsiębiorstwo posiada własne finansowanie na potrzeby rozpoczęcia inwestycji i pokrycia kosztów w czasie eksploatacji.

Istnieje wystarczająca gwarancja pozyskiwania dochodów przez agencje, podmioty publiczne i prywatne, jak również przedsiębiorstwa i osoby fizyczne.

MONTHLY EXPENSES	
Description	Amount
Personnel costs (salary + social security)	1.600 €
Freelance	300 €
Vehicle insurance	200 €
Vehicle fuel	500 €
Vehicle maintenance	250 €
Mobile phone	300 €
Advertising	150 €
Finance costs (loan, etc..)	380 €
Other (Advisory, taxes, etc..)	190 €
TOTAL GASTOS MENSUALES PREVISTOS	3.870 €

	<table><tr><th colspan="2">MONTHLY INCOME</th></tr><tr><th>Description</th><th>Amount</th></tr><tr><td>Municipal Service</td><td>600 €</td></tr><tr><td>Disabled association</td><td>1.000 €</td></tr><tr><td>Travel agencies</td><td>600 €</td></tr><tr><td>Mutual Insurance</td><td>600 €</td></tr><tr><td>Individuals</td><td>1.500 €</td></tr><tr><td>Companies</td><td>1.000 €</td></tr><tr><td>TOTAL MONTHLY INCOME</td><td>5.300 €</td></tr></table>		MONTHLY INCOME		Description	Amount	Municipal Service	600 €	Disabled association	1.000 €	Travel agencies	600 €	Mutual Insurance	600 €	Individuals	1.500 €	Companies	1.000 €	TOTAL MONTHLY INCOME	5.300 €	<table><tr><th colspan="2">INVESTMENT INITIALLY PERFORMED</th></tr><tr><th>Description</th><th>Amount</th></tr><tr><td>Constitution and start-up costs</td><td>2.000 €</td></tr><tr><td>Buying a car</td><td>22.184 €</td></tr><tr><td>Adaptation of the vehicle for the service</td><td>9.776 €</td></tr><tr><td>Conditioning</td><td></td></tr><tr><td>Computer and Software</td><td></td></tr><tr><td>Mobile phone and contract</td><td>500 €</td></tr><tr><td>Advertising and Web page</td><td>4.000 €</td></tr><tr><td>Insurance policy</td><td>2.103 €</td></tr><tr><td>TOTAL COSTS</td><td>52.163 €</td></tr></table>		INVESTMENT INITIALLY PERFORMED		Description	Amount	Constitution and start-up costs	2.000 €	Buying a car	22.184 €	Adaptation of the vehicle for the service	9.776 €	Conditioning		Computer and Software		Mobile phone and contract	500 €	Advertising and Web page	4.000 €	Insurance policy	2.103 €	TOTAL COSTS	52.163 €
MONTHLY INCOME																																												
Description	Amount																																											
Municipal Service	600 €																																											
Disabled association	1.000 €																																											
Travel agencies	600 €																																											
Mutual Insurance	600 €																																											
Individuals	1.500 €																																											
Companies	1.000 €																																											
TOTAL MONTHLY INCOME	5.300 €																																											
INVESTMENT INITIALLY PERFORMED																																												
Description	Amount																																											
Constitution and start-up costs	2.000 €																																											
Buying a car	22.184 €																																											
Adaptation of the vehicle for the service	9.776 €																																											
Conditioning																																												
Computer and Software																																												
Mobile phone and contract	500 €																																											
Advertising and Web page	4.000 €																																											
Insurance policy	2.103 €																																											
TOTAL COSTS	52.163 €																																											
	<u>Zakres wykorzystania przez społeczeństwo:</u> Projekt Ruraltaxi miał ogromny wpływ na mieszkańców małych gmin. Ponadto usługa została rozszerzona na inne zbiorowości np. ośrodki społeczne, stowarzyszenia, przedsiębiorstwa, grupy sąsiedzkie, szkoły, szpitale, itp.																																											
6.	Ocena <u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników):</u> • Udostępnianie samochodów obejmujące podział kosztów podróży. Zużycie paliwa stanowi wydatek zbiorowy. • Zmniejszenie liczby pojazdów na drogach. Zmniejszenie korków i problemów z parkowaniem. • Zwiększona podaż transportu publicznego w obszarach wiejskich w prowincji Castellón. Poprawa dostępności, konkurencyjności i jakości życia. • Oddziaływanie na środowisko: Znaczne zmniejszenie emisji zanieczyszczeń gazowych do środowiska oraz zmniejszenie emisji hałasu. <u>Możliwe czynniki sukcesu</u> • Pomoc dla mniej uprzywilejowanych grup ludności. • Wspieranie działalności gospodarczej. • Impuls turystyki wiejskiej. <u>Napotkane trudności</u> Rozszerzenie dobrych praktyk na całe terytorium.																																											
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Niniejsza dobra praktyka pomaga wzmocnić współpracę międzyregionalną i zrównoważony rozwój terytorium pod względem gospodarczym. Dzięki niej cały region może uczestniczyć w tej inicjatywie, w wielu aspektach, takich jak planowanie, efektywne systemy transportu, lepszy dostęp do społeczeństwa informacyjnego, ochrona i poprawa jakości środowiska naturalnego, dziedzictwa kulturowego, turystyki, kultury i zatrudnienia.																																										
8.	Dane kontaktowe	Paloma Montoya Salvador Tel.: + 34 608 22 46 45 E-mail: info@ruraltaxi.com																																										
9.	Dodatkowe interesujące informacje																																											

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	 
1.	Tytuł praktyki	System transportu publicznego związany z zapotrzebowaniem czterech wsi w południowym Burgenland. (P8)
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	System transportu publicznego związany z zapotrzebowaniem dla 4 wsi w południowej części Burgenlandu (P8)
3.	Cele praktyki	• Zapewnia dostępność obiektów użyteczności publicznej, nawet dla mieszkańców nieposiadających samochodu • Rekompensuje brak transportu publicznego • Obsługuje transport dzieci do przedszkola i szkoły.
4.	Lokalizacja	- Burgenland - Powiat Güssing, Kleinmürbisch, Großmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben, Neustift bei Güssing
5.	Szczegółowy opis praktyki	<u>Pochodzenie:</u> Realizacja projektu rozpoczęła się w dniu 1 grudnia 2009 r. z powodu braku obiektów użyteczności publicznej, jak również transportu publicznego. W czterech wioskach zastosowano van o pojemności dla maksymalnie ośmiu pasażerów i kierowcy. <u>Ramy czasowe</u> W pierwszym roku po wdrożeniu projektu pilotażowego „Dorf-Bus”. W związku z pozytywnymi opiniami mieszkańców zdecydowano się przekształcić go w stałą działającą instytucję. „Dorf-Bus” kursuje od poniedziałku do piątku między 07:00 a 16:30. Po świadczeniu rannych usług dla przedszkola i szkoły autobus obsługuje głównie starszych mieszkańców czterech wiosek. Trzy razy w tygodniu można wybrać się „Dorf-Busem” na wycieczki do stolicy powiatu Güssing <u>Zaangażowane Organy/Wdrażanie:</u> - lokalne rady czterech gmin Großmürbisch, Inzenhof, Tschanigraben i Neustift bei Güssing - rada powiatu Güssing - Regionalny rząd Burgenland

	<u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki.</u> - przygotowanie projektu - Opracowanie koncepcji mobilności - informowanie i udział społeczeństwa - sprawdzenie ram prawnych i finansowych - decyzje samorządów lokalnych niezbędne do uruchomienia projektu - skład i ukonstytuowanie - założenie „Stowarzyszenia Dorf-Bus” - Szkolenie personelu na kierowców - stałe zarządzanie projektem - powodowanie wzrostu świadomości społecznej - budowanie fundamentów <i>opracowanie i przyjęcie harmonogramu</i> <u>Treść projektu</u> działa od poniedziałku do piątku między 07:00 a 16:30 jako usługa <i>door-to-door</i>. zapytania należy składać telefonicznie obsługa przedszkola i szkoły rano i w południe w ciągu dnia autobus służy głównie starszym mieszkańcom czterech wsi trzy razy w tygodniu wycieczki do stolicy powiatu Güssing <u>Ramy prawne:</u> Projekt prowadzi „Stowarzyszenie Dorf-Bus” założone przez Gminy. Mieszkańcy mogą zostać członkami stowarzyszenia. Roczna opłata umożliwia członkom nieograniczone wykorzystanie autobusu. Osoby niebędące członkami nie mogą korzystać z autobusu. <u>Ramy finansowe</u> (Dane dotyczą tylko czterech gmin z pierwotnego projektu) koszty roczne: 35,000 EUR składki członkowskie: 5.000 EUR/rok finansowanie: 8.000 EUR/rok sponsoring: 6.000 EUR/rok gminy ponoszą koszty w wysokości ok. 16,000 EUR
6.	Ocena <u>Możliwe czynniki sukcesu</u> projekt jest prowadzony przez lokalnych polityków i jest bardzo akceptowany przez społeczeństwo. <u>Napotkane trudności</u> ramy prawne nie są jasno zdefiniowane, ponieważ projekt nie dotyczy ani standardowego systemu transportu publicznego ani usługi taksówkowej
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki Współpraca z Izłą Handlową (taksówkarze) jest zalecana, jednak nie jest konieczna.
8.	Dane kontaktowe Bürgermeister (burmistrz) Martin Frühwirth 7540 Kleinmurbisch Austria post@kleinmuerbis.ch +43 3322 44377
9.	Dodatkowe interesujące • dodatkowe informacje przekazane przez informatora http://www.kleinmuerbis.at/DORFBUS.aspx

	informacje	• różne dokumenty (sprawozdania, prezentacje) Gemeindeübergreifendes Mobilitätskonzept – Ortsbus Kleinmürbisch, Inzenhof, Großmürbisch und Neustift bei Güssing
--	-------------------	---

NR	SEKCJA	OPIS
0	Fotografia	
1.	Tytuł praktyki	<i>TWIST: usługi transportowe reagujące na zapotrzebowanie, które posiadają społeczny target w Jednostce Regionalnej Ioannina. (P4)</i>
2.	Konkretny temat/problem rozwiązany dzięki praktyce	Praktyka dotyczy problemu niedostatecznych usług transportowych „na żądanie” na obszarach wiejskich i rozproszonych.
3.	Cele praktyki	Cele praktyki są następujące: - Rozwiązać problemy komunikacyjne w obszarach rozproszonych, w sposób trwały i przyjazny dla środowiska. - zapewnić mieszkańcom wsi, którzy nie są w wystarczającym stopniu objęci istniejącymi rozwiązaniami transportowymi, nową usługą, która może być dostosowana do ich potrzeb. - Opracowanie i wdrożenie nowej perspektywy w ramach systemu transportowego regionu - Zwiększenie satysfakcji obywateli w zakresie usług transportowych. - Znalezienie rozwiązania w przypadkach i na terytoriach ze słabym zapotrzebowaniem, gdzie regularna usługa nie jest opłacalna.
4.	Lokalizacja	- Grecja - Region Epir - Jednostka Regionalna Ioanniny
5.	Szczegółowy opis praktyki	
	<u>Pochodzenie</u> JR Ioanniny (podobnie jak reszta regionu) charakteryzuje się niską gęstością zaludnienia, górzystym ukształtowaniem i szerokim rozproszeniem osiedleń (warunki izolacji). Terytorialna mobilność zasadniczo składa się z lokalnych autobusów i usług autobusów dalekobieżnych świadczonych przez KTEL (przedsiębiorstwo prywatne). Wioski i miejscowości są słabo lub w ogóle nie są obsługiwane przez transport publiczny (KTEL). W niektórych przypadkach najbliższa linia autobusowa znajduje się w odległości kilku kilometrów. Duża część społeczeństwa, głównie osoby starsze praktycznie nie posiadają możliwości skorzystania ze środków transportu publicznego. Słaby popyt na tych obszarach sprawia, że usługi transportowe są niewykonalne. Jedynie środki transportu publicznego w regionie (autobusy KTEL) powinny świadczyć bardziej elastyczne usługi. Odpowiednie badania wykazały zapotrzebowanie. KTEL w Ioannina, jako partner projektu TWIST (INTERREG Cadses IIB), rozpoczął działalność i świadczenie nowej usługi „na żądanie” w fazie pilotażowej, następnie została ona oficjalnie ustanowiona i rozszerzona na dalszy obszar. <u>Zaangażowane Organy/Wdrażanie:</u> KTEL z Ioannina S.A., we współpracy z regionalnym wydziałem transportu. <u>Proces i szczegółowe informacje na temat praktyki.</u>	

We wrześniu 2006 r. wprowadzono nowe punkty odbierania pasażerów i fakt ten podano do publicznej wiadomości, aby zaspokoić zapotrzebowanie na dostęp do innych środków transportu dalekobieżnego. Nowe trasy zostały aktywowane i choć usługa była tam dostępna tylko w określonych godzinach, to jednak objęła obszar, który do tej pory był rzadko obsługiwany.

Beneficjentami są głównie mieszkańcy, którzy korzystają z autobusu w celu dotarcia do i z prefektury w Ioannina. Przed realizacją nowych usług transportowych, pasażerowie wyjeżdżający z Ioannina musieli zorganizować podróż na własną rękę, aby dotrzeć do najbliższego przystanku KTEL wzdłuż najbardziej ruchliwej trasy - Ioannina - Ateny - Ioannina. Stopniowo serwis wzbogacił swą ofertę, dodając do niej punkty zabierania pasażerów w ustalonych miejscowościach, w których autobus przejeżdża wyłącznie na żądanie pasażera.

Do czasu wprowadzenia usługi pasażerowie mogli tylko oczekiwać na autobus na przystanku KTEL wzdłuż ustalonej trasy. Zatem wprowadzono dla pasażerów możliwość oczekiwania w ustalonych lokalizacjach, jednak w zależności od ich indywidualnych potrzeb, przedstawionych w formie prostej rezerwacji. Linia KTEL Ioannina - Ateny - Ioannina, która dotychczas działała w trybie standardowym, jest obecnie zarezerwowana dla Transportu Reagującego na Potrzeby: pasażer, który chce skorzystać z usługi, musi w odpowiednim czasie poinformować miejscowe KTEL o wyznaczonym przez niego obszarze.

W celu rozpowszechnienia usługi na początku została zorganizowana kampania reklamowa z wykorzystaniem tablic i ulotek opisujących usługi. Tablice zostały wystawione w punktach KTEL, w których odbierani są pasażerowie, a ulotki dystrybuowano bezpośrednio wśród pasażerów.

Usługę można zarezerwować w obrębie powiatu dzwoniąc na dworzec autobusowy KTEL w Ioannina. W przypadku linii Ioannina - Kastoria i Ioannina - Kozani pośrednie przystanki w miejscowościach Konitsa i Metsovo można zarezerwować bezpośrednio u agentów KTEL, którzy powiadomią o tym stację monitorowania KTEL. W obszarze tym zorganizowano kampanię informacyjną w ramach przygotowań do przeprowadzenia eksperymentu.

W trakcie przechodzenia z fazy pilotażowej do oficjalnego ustanowienia usługi KTEL wzbogaciła świadczone usługi przez poszerzenie obszaru, który objęła usługa. W chwili obecnej usługa jest dostępna na całym obszarze Gmin Mestovo i Konitsa z dostosowaniem linii z/do Karditsa, Lamia, Larissa, Volos (wszystkie główne miasta kontynentalnej Grecji) oferując tym samym elastyczność.

Obecnie nie jest nakładana żadna dodatkowa opłata za usługę

Ramy prawne:

Brak szczególnych wymogów. Wyłącznie pozwolenia z wydziału transportu regionalnego w zakresie elastyczności trasy, które są wydawane jedynie na linie autobusowe.

Ramy finansowe

Nowa usługa „na żądanie” jest całkowicie wykonalna. Nie ma potrzeby stosowania dodatkowej opłaty za korzystanie z usługi, ponieważ przychody KTEL S.A. w związku ze wzrostem liczby biletów, są wystarczające na pokrycie dodatkowych kosztów funkcjonowania usługi.

W przeciwnym razie większość osób, które korzystają z usług, byłaby zmuszona do korzystania z taksówki, aby dostać się do najbliższego przystanku autobusowego linii. Usługa jest finansowo korzystna dla użytkowników jak również dla KTEL S.A.

Plany ekspansji:

KTEL S.A. planuje rozszerzyć usługę na całą jednostkę regionalną Ioannina. To spowodowałoby konieczność stworzenia oprogramowania i systemu operacyjnego on

	line, które będą pozwalały na połączenie się z kierowcami autobusów. <u>Stopień wykorzystania (%): użytkownicy/całkowita liczba mieszkańców (w miarę możliwości)</u> Brak danych ilościowych od ankietera. Jednak usługa była skuteczna i popularna, a przychody ze sprzedaży biletów zostały zwiększone.	
6.	Ocena	<u>Możliwe do wykazania wyniki (za pomocą wskaźników)</u> - zwiększenie liczby osób objętych usługami transportowymi - 5% wzrost sprzedaży biletów na powiązanych liniach autobusowych - zwiększenie satysfakcji osób, które w przeciwnym razie musiałyby korzystać z środków prywatnych lub taksówki. - Brak dodatkowych opłat dla użytkowników - Samowystarczalne usługi bez poważnych kosztów operacyjnych <u>Możliwe czynniki sukcesu</u> - Opcje elastyczności dla ludzi, którzy wcześniej nie posiadali żadnych możliwości korzystania z transportu publicznego - Obsługa tych samych obszarów przez różne linie autobusowe - Brak dodatkowych opłat - Dodatkowe dochody dla spółki operacyjnej (KTEL S.A.) - Unikanie niepotrzebnych linii autobusowych i przystanków autobusowych. - Sekretariat do odbierania i przekazywania wniosków o korzystanie z usługi. - Zwyczajna kampania informacyjna w formie dystrybucji ulotek jest wystarczająca. <u>Napotkane trudności</u> Usługa wymaga nowoczesnego sprzętu do jej rozbudowy. Punkty bezpośredniego połączenia telefonicznego w każdej wsi, oprogramowanie, palmtopy dla kierowców itp. Finansowanie projektów na taką dużą skalę może być trudne.
7.	Wnioski jakie wyciągnięto z praktyki	Proste, ale innowacyjne rozwiązania mogą poprawić jakość usług w obszarach o słabym zapotrzebowaniu. Nie można zrealizować nawet regularnej linii autobusowej z usługami na żądanie
8.	Dane kontaktowe	Pan Filis: +30 26510-27441 (KTEL z Ioannina S.A.)
9.	Dodatkowe interesujące informacje	Przyszłe plany ekspansji: KTEL S.A. planuje rozszerzyć usługę na całą jednostkę regionalną Ioannina. To spowodowałoby konieczność stworzenia oprogramowania i systemu operacyjnego <i>on line</i>, które będą pozwalały na połączenie się z kierowcami autobusów. Bezpośrednia linia telefoniczna zostanie stworzona w centralnym punkcie każdej miejscowości (np. centralny plac lub kościół), tak aby każdy użytkownik mógł posiadać bezpośredni dostęp do sekretariatu KTEL w celu zarezerwowania usługi. KTEL ocenia możliwości finansowania takiego projektu.

NR	DZIAŁ	OPIS
0	Zdjęcia	 
1	Nazwa Praktyki	GoOpti – Usługa obejmująca przejazdy z obszarów wiejskich i miast na lotniska w kilku krajach, i przejazdy powrotne (P9)
2	Zagadnienie/kwestia objęta praktyką	GoOpti to praktyka oferująca szybki i niedrogi transport na żądanie w dwie strony na trasach łączących obszary wiejskie i miejskie z kilkoma lotniskami/ dużymi dworcami autobusowymi/kolejowymi w miastach posiadających lotniska. Usługa została wprowadzona jako inicjatywa prywatna podjęta przez młodych entuzjastycznych przedsiębiorców.
3	Założenia praktyki	GoOpti, jako pierwsza firma oferuje tanie i niezawodne usługi transportowe, przy czym opcjonalne opłaty dodatkowe zapewniają większą wygodę, a usługi są 100% niezawodne i w korzystnej cenie. GoOpti stara się zmienić nawyki pasażerów podróżujących na lotnisko i z powrotem; w miejsce własnych samochodów, kolei, itp., mogą skorzystać ze wspólnego transportu, który oferuje różne opcje dostosowane do potrzeb użytkowników (termin, usługa, cena).
4	Lokalizacja	GoOpti ma siedzibę w stolicy Słowenii, w Lublanie i prowadzi działalność na terenie kilku państw takich jak: Austria, Chorwacja, Niemcy, Węgry, Włochy, Serbia, Słowacja i Słowenia. Zdecydowanie najwięcej usług o wysokiej jakości wprowadzono w Słowenii, Włoszech i Austrii, gdzie miejsca docelowe stanowi po kilka miast. W Słowenii objęto działalnością również mniejsze miejscowości turystyczne.
5	Szczegółowy opis praktyki	<u>Geneza:</u> Pomysł został opracowany przez zespół trzech młodych przedsiębiorców, dwaj z nich to ekonomiści ze specjalizacją w dziedzinie turystyki, a jeden jest specjalistą do spraw technicznych. Rozpoczęli działalność w czerwcu 2011. Główny pomysł zakładał stworzenie nowej, do tego czasu niedostępnej na rynku usługi przewozów pasażerskich na pobliskie lotniska. Stworzyli ponadto doskonałą infrastrukturę; 13 busów kursujących

wahadłowo, 1 autobus, znakomita obsługa przez Internet (wyszukiwanie dostępnych przejazdów, rezerwacje, płatności przez Internet), informacje o odjazdach (telefon komórkowy), bardzo efektywny marketing oraz system franczyzy. Również nazwa GoOpti (skrót od „go-optimisation”) pokazuje główne założenie tanich usług i rozwiązań oferowanych przez firmę. GoOpti to też specjalny model biznesowy, w którym koszty pokrywane są przez co najmniej 70% miejsc zarezerwowanych w busach na każdy przejazd.

Dostęp do usług: www.goopti.com

Ramy czasowe:

Spółka rozpoczęła działalność w 2011 r., a jej pierwsze trasy przejazdów zlokalizowane były w Słowenii i prowadziły na pobliskie lotniska; od tego czasu firma z powodzeniem rozszerza działalność oferując różne niedrogie usługi dostosowywane do potrzeb klientów.

Zaangażowane podmioty/realizacja:

- Spółka Vista TM Ltd (właściciel GoOpti)
- Inni interesariusze prywatni, agencje, właściciele stron internetowych, biura podróży...

Proces i elementy składowe praktyki:

Każdy klient może znaleźć wszelkie informacje na stronie internetowej i wyszukać dostępne kursy (terminy, punkty docelowe). Potwierdzeniem decyzji klienta jest płatność (kartą kredytową). Każdy klient otrzymuje szczegółowe informacje 1 dzień przed wyjazdem (miejsce, godzina odjazdu). Bus czeka przed lotniskiem lub w innym określonym wcześniej miejscu (główny dworzec autobusowy, kolejowy...).

W ramach tego działania klienci mogą korzystać z oferty obejmującej kursy do różnych miejsc docelowych.

▪ **Przewozy Opti**

Przewozy Opti to unikalny produkt portalu GoOpti. Planowane są tak, aby maksymalna liczba osób jadących w tym samym kierunku o podobnej porze podróżowała jednym busem, co pozwala na uzyskanie najlepszej rentowności. Tym różni się od innych usługodawców, że cena jest potwierdzana w chwili rezerwacji i pozostaje niezmienna. Dokładny czas odjazdu busa jest podawany z 24-godzinnym wyprzedzeniem i może różnić się od czasu oczekiwanego, ale tylko w stopniu zgodnym z okienkiem czasowym określonym w zakładce, oddzielnie dla każdej trasy. System uwzględnia osoby planujące odlot lub przylot w podobnym czasie, tak aby zminimalizować przeciętny czas oczekiwania na lotnisku.



▪ **Przewozy VIP**

Przewozy VIP są przeznaczone dla osób, które w miejscu docelowym nie chcą czekać na przesiadkę. Są to kursy pomiędzy dwoma miastami zaplanowane na podstawie określonych przez klientów terminów i miejsc wsiadania i wysiadania. Podczas wykupywania rezerwacji klient zaznacza godzinę oczekiwanego przybycia do celu (w polu wyszukiwania opisanym jako najpóźniejsza godzina wysiadania), lub godzinę oczekiwanego wyjazdu z punktu początkowego (w polu wyszukiwania opisanym jako najwcześniejsza godzina wsiadania). Punkt wsiadania i wysiadania może być zlokalizowany na lotnisku, dworcu kolejowym, głównym placu lub w innym miejscu znajdującym się w odległości do 5 km od punktu początkowego albo końcowego lub od trasy łączącej te punkty. Inne osoby mogą być dodane do tego samego kursu tylko wtedy, gdy określili taką samą oczekiwaną godzinę wsiadania lub wysiadania. Przejazdów VIP nie można anulować.



▪ **Przewozy VIPflex**

Przewozy VIPflex to typowe przejazdy między dwoma punktami z godzinami wyjazdu i przyjazdu zgodnie z życzeniem klienta. Ta usługa realizowana jest z zastosowaniem naszych najnowszych i najbardziej luksusowych pojazdów i przez naszych najlepszych kierowców. Jest to optymalne rozwiązanie dla osób, które chcą podróżować bez osób trzecich i mieć możliwość anulowania lub zmiany kursu. Podczas wykupywania rezerwacji klient zaznacza godzinę oczekiwanego przybycia do celu (w polu wyszukiwania opisanym jako najpóźniejsza godzina wysiadania), lub godzinę oczekiwanego wyjazdu z punktu początkowego (w polu wyszukiwania opisanym jako najwcześniejsza godzina wsiadania). Miejsce wsiadania i wysiadania może znajdować się w odległości do 20 km od wybranej trasy.



▪ **Kursy stałe**

	Kursy stałe to typowe przewozy odbywające się zgodnie z rozkładem jazdy, gdzie znana jest godzina odjazdu i przyjazdu oraz cena od jednej osoby. Kursy stałe to głównie regularne lub specjalne kursy o określonych godzinach przejazdu i ze stałą ceną od osoby, niezależnie od tego, ile osób wykupiło rezerwację, czy bus jest wypełniony i niezależnie od terminu zakupu rezerwacji. W przypadku kursów stałych nie można stosować dodatkowych opłat, ani odwoływać/zmieniać kursu. <u>Ramy prawne:</u> Działalność przedsiębiorców realizowana jest zgodnie z krajowymi i unijnymi przepisami dotyczącymi transportu oraz stosownie do innych przepisów i dyrektyw określających zasady prowadzenia działalności gospodarczej... <u>Ramy finansowe:</u> Spółka oferuje usługi dostosowane do potrzeb klientów, oraz zróżnicowane ceny, które zależnie od rodzaju usługi wahają się od 9 Euro do 200 Euro za jeden przejazd. Spółka notuje stały wzrost wyników finansowych, a w 2013 roku osiągnęła poziom 40000 rezerwacji.
6	Ocena <u>Ewentualne wymierne efekty (z zastosowaniem wskaźników):</u> Spółka zaczynała w 2011 roku wprowadzając wersję pilotażową GoOpti oferującą połączenia między głównym lotniskiem w Słowenii i stolicą Lublaną a także pobliskimi lotniskami we Włoszech i Austrii. Od tego czasu zakres usług został poszerzony i obejmują one swoim zasięgiem znacznie większy obszar geograficzny. W 2013 roku projekt osiągnął poziom 40000 rezerwacji. <u>Czynniki mające wpływ na powodzenie:</u> • GoOpti zaproponowała usługi wcześniej niedostępne na rynku. • Każda usługa została specjalnie opracowana, posiada własne cechy charakterystyczne, w tym korzystne ceny i elastyczność. • GoOpti stawia na jakość swoich usług i zadowolenie klienta, i praktyka pokazuje, że cele te są skutecznie realizowane. • GoOpti posiada cenne doświadczenie i nadal opracowuje i rozwija nowe korzystne cenowo rozwiązania dla swoich klientów. <u>Napotymane trudności:</u> Początki były trudne pod względem finansowym, organizacyjnym... Ponadto istniejące firmy przewozowe nie były zainteresowane

		współpracą z GoOpti. Dodatkowo, ze względu na utrudnienia ze strony sieci spółek przewozowych firma musiała zakupić własne środki transportu.
7	Lekcje wynikające z praktyki	• Praktyka odniosła sukces, ponieważ opracowano tanie, dostosowane do potrzeb klientów usługi, które nie były wcześniej oferowane na rynku. • Do chwili obecnej koszt usług pokrywany jest wyłącznie z wpływów od klientów – jest to możliwe dzięki efektywnemu modelowi biznesowemu (elastyczność usług, niskie ceny). Nie występowało o dofinansowanie ze środków publicznych.
8	Dane kontaktowe	Nazwa firmy: TM Vista d.o.o. Siedziba: 18 Technology Park, 1000 Ljubljana, Slovenia Kontakt: Sašo Sušnik (partner zarządzający) www.goopti.com
9	Ewentualne inne interesujące informacje	Film: http://www.youtube.com/watch?v=tKi1so0pMJM