

Fisa informativa privind Bunele practici colectate

În Catalogul Bunelor Practici au fost adunate exemple privind mobilitatea sustenabilă din întreaga Europă, cu o atenție deosebită asupra regiunii de implementare a Strategiei Europene pentru Regiunea Dunării (EUSDR). Pentru a menține transparența și comparabilitatea, exemplele selectate sunt prezentate sub forma unor fișe. Fiecare fișă conține descrierea exemplului de bună practică, inclusiv o descriere generală a proiectului, date privind initiatorul și actorii cheie implicați, datele financiare, măsuri adiacente etc. Bunele practici sunt clasificate după următoarele categorii:

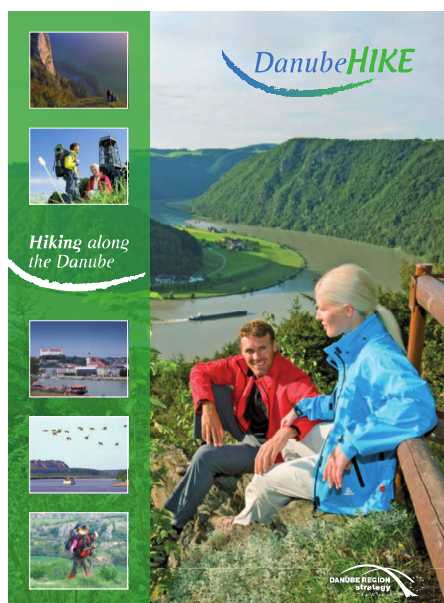
Pachete și oferte de mobilitate soft

Sistem informational pentru transport și turism

Planuri și strategii

Exemplele sunt clasificate mai departe în cadrul acelor capitole în funcție de țară – urmând Dunărea de la izvor până la delta – la care se adaugă studiile de caz și proiectele transfrontaliere din țările non-dunarene. Exemplele nu vor fi transferate ca atare, însă analiza acestora a încercat să formuleze câteva lecții învățate. Unele aspecte pot fi folosite în alte proiecte pentru a realiza cu succes inovarea și dezvoltarea; asadar exemplele de aici pot fi privite ca un punct de referință pentru partenerii proiectului TRANSDANUBE.

Mai multe informații despre Catalogul Bunelor Practici pot fi accesate pe site-ul proiectului www.transdanube.eu



Pachete și oferte de mobilitate soft

Sisteme variate de cartele cu servicii integrate sau cartele speciale cu reduceri motivează atât localnicii cât și turiștii să utilizeze transportul în comun. Uneori aceste oferte funcționează chiar și la nivel transfrontalier. De asemenea, sunt des întâlnite ofertele ce combină transportul în comun cu vizitarea unui anumit obiectiv.

Ofertele de mobilitate soft sunt adesea corelate cu ofertele turistice, deoarece s-a constatat că în marketing acest lucru atrage același grup țintă. Principala forță de propulsare din spatele acestor oferte sunt asociațiile turistice sau transportatorii, resursele financiare fiind furnizate adesea de autoritățile publice. Ariile protejate nu joacă un rol important ca furnizor de oferte pentru mobilitatea sustenabilă. Acestea sunt situate mai ales în zone îndepărtate, confruntându-se astfel, adesea, cu condiții dificile de transport, dar au însă alte obiective decât să asigure oferte de mobilitate.



Traseele de drumetii din amonte Dunării au fost dezvoltate în ultimii ani. Acestea stimulează cererea pentru transport în comun. Un studiu din cadrul unui proiect european a dezvăluit un potențial mare de dezvoltare, însă existența unui număr redus de oferte similare în alte regiuni din avalul Dunării.

Ciclismul are o imagine europeană pozitivă. EuroVelo 6 conectează toate țările dunarene, însă cu toate acestea, se poate vedea un decalaj Vest-Est: densitatea ciclistilor scade pe măsura ce înaintăm către est. Obiectivul principal al unor proiecte în implementare de-a lungul Dunării Mijlocii și Inferioare este acela de a crea oferte conexe pentru a păstra ciclistii mai mult timp în regiune.

Unele destinații turistice s-au axat pe dezvoltarea de oferte pentru utilizatorii de biciclete electrice în vederea atragerii acestui grup țintă.

Fisa informativa privind Bunele practici colectate

Sisteme informationale pentru transport si turism

Se pot gasi diverse sisteme electronice: pe de o parte, sisteme de control al traficului, ce nu sunt adesea vizibile pentru calatori/turisti, dar contribuie la un confort sporit. Pe de alta parte, diferite tipuri de sisteme informationale directe, cum ar fi, informatii generale despre transport de pe o platforma web ce se bazeaza in general pe harti interactive si optiuni de cautare a rutelor sunt on-line insa, din ce in ce mai mult apar pe aplicatii pentru smartphone-uri.

In timp ce agentile de turism folosesc in mare parte sisteme de informatii generale on-line, sistemele de informatii cu privire la rute sunt dezvoltate in special de furnizorii de transport si de start-up-uri in domeniul IT. Ceea ce pare sa lipseasca este integrarea ambelor abordari pentru un confort al turistilor. Instrumentul final ar fi un sistem combinat de informatii si navigare pentru toate mijloacele de transport incluzand informatii turistice relevante – disponibile on-line si sincronizate cu aplicatiile mobile.



Insa regiunea Dunarii avanseaza cu viteze diferite – avem de-a face cu decalajul Vest-Est. In acelasi timp, cand tarile din amonte se gandesc la integrarea diferitelor abordari mentionate, pentru unele tari din Dunarea Mijlocie sau Inferioara primul pas trebuie sa fie existenta la nivel national a unui orar on-line integrat pentru mersul trenurilor si al autobuzelor. Ca sa nu mai vorbim despre barierele lingvistice si ofertele monolingvistice inca existente.

Exemple perfecte pentru sisteme informationale integrate usor de utilizat pot fi gasite in afara regiunii Dunarene, dar si in unele abordari de la nivel local.

Sisteme informationale imbunatatite ar putea fi create, dar este nevoie de o cooperare mai buna a furnizorilor de

transport la nivel transfrontalier si intermodal, cat si cooperarea dintre furnizorii de transport public si privat si actorii din sectorul turistic. De asemenea, ar fi necesara dezvoltarea cooperarii intre diferite ministere si autoritati.

Strategii si planuri

Abordari strategice ce iau in considerare transportul sustenabili nu sunt des intalnite. Exemplul austriac „klima:aktiv mobil” este cu adevarat exceptional, acesta stimuland abordarile strategice la nivel local si regional, finantand partial chiar si implementarea. O exceptie se poate vedea in ciclismul urban: desi singurul exemplu de abordare strategica cu privire la ciclism prezentat in acest raport este planul Budapestei de a dezvolta transportul local pe biciclete printr-un Sistem de Transport Comunitar Public de Ciclism, sisteme similare sunt deja existente in cateva orase din Europa si studii de fezabilitate pentru altele sunt in curs de desfasurare.

Acest rezultat este raportat mai degraba la constientizarea politica si bunavointa decat la lipsa fondurilor. In general, este inca o provocare imensa sa integrezi problema transportului sustenabil atat in strategiile de mediu, transport si turism si sa convingi entitatile de marketing din turism sa vada potentialul prin stabilirea unor masuri speciale de marketing pentru forme de turism cu impact redus asupra climei si mediului. Pentru acest obiectiv, intensificarea comunicarii dintre diferiti actori cheie implicati este necesara, atat intr-un mod informal, cat si prin structuri guvernamentale noi.

