

Fisa informativa privind bunele practici colectate in cadrul proiectului TRANSDANUBE

In Catalogul Bunelor Practici au fost adunate exemple privind mobilitatea sustenabila din intreaga Europa, cu o atentie deosebita asupra regiunii de implementare a Strategiei Europene pentru Regiunea Dunarii (EUSDR). Pentru a mentine transparenta si comparabilitatea, exemplele selectate sunt prezentate sub forma unor fise. Fiecare fisa contine descrierea exemplului de buna practica, inclusiv o descriere generala a proiectului, date privind initiatorul si actorii cheie implicati, datele financiare, masuri adiacente etc. Bunele practici sunt clasificate dupa urmatoarele categorii:

Pachete si oferte de mobilitate soft

Sistem informational pentru transport si turism

Planuri si strategii

Exemplele sunt clasificate mai departe in cadrul acelor capitole in functie de tara – urmand Dunarea de la izvor pana la delta – la care se adauga studiile de caz si proiectele transfrontaliere din tarile non-dunarene. Exemplele nu vor fi transferate ca atare, insa analiza acestora a incercat sa formuleze cateva lectii invatate. Unele aspecte pot fi folosite in alte proiecte pentru a realiza cu succes inovarea si dezvoltarea; asadar exemplele de aici pot fi privite ca un punct de referinta pentru partenerii proiectului TRANSDANUBE.

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

Pachete si oferte de mobilitate soft

Sisteme variate de cartele cu servicii integrate sau cartele speciale cu reduceri motiveaza atat localnicii cat si turistii sa utilizeze transportul in comun. Uneori aceste oferte functioneaza chiar si la nivel transfrontalier. De asemenea, sunt des intalnite ofertele ce combina transportul in comun cu vizitarea unui anumit obiectiv.

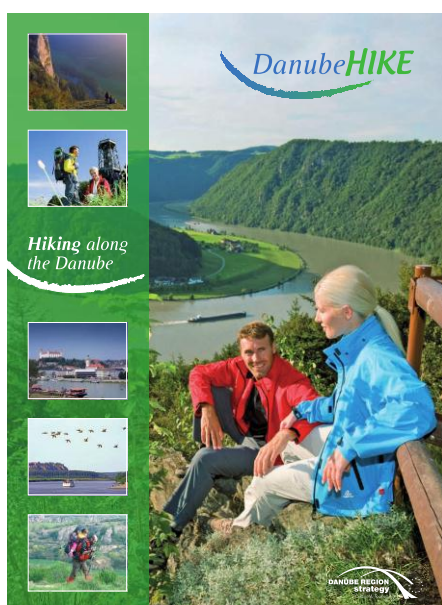
Ofertele de mobilitate soft sunt adesea corelate cu ofertele turistice, deoarece s-a constatat ca in marketing acest lucru atrage acelasi grup tinta. Principala forta de propulsare din spatele acestor oferte sunt asociatiile turistice sau transportatorii, resursele financiare fiind furnizate adesea de autoritatile publice. Ariile protejate nu joaca un rol important ca furnizor de oferte pentru mobilitatea sustenabila. Acestea sunt situate mai ales in zone indepartate, confruntandu-se astfel, adesea, cu conditii dificile de transport, dar au insa alte obiective decat sa asigure oferte de mobilitate.



Traseele de drumetii din amonte Dunarii au fost dezvoltate in ultimii ani. Acestea stimuleaza cererea pentru transport in comun. Un studiu din cadrul unui proiect european a dezvaluit un potential mare de dezvoltare, insa existenta unui numar redus de oferte similare in alte regiuni din avalul Dunarii.

Ciclismul are o imagine europeana pozitiva. EuroVelo 6 conecteaza toate tarile dunarene, insa cu toate acestea, se poate vedea un decalaj Vest-Est: densitatea ciclistilor scade pe masura ce inaintam catre est. Obiectivul principal al unor proiecte in implementare de-a lungul Dunarii Mijlocii si Inferioare este acela de a crea oferte conexe pentru a pastra ciclismul mai mult timp in regiune.

Unele destinatii turistice s-au axat pe dezvoltarea de oferte pentru utilizatorii de biciclete electrice in vederea atragerii acestui grup tinta.



Fisa informativa privind Bunele practici colectate

Sisteme informativale 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 informativale 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 agentiile 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 informativale integrate usor de utilizat pot fi gasite in afara regiunii Dunarene, dar si in unele abordari de la nivel local.

Sisteme informativale 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.

