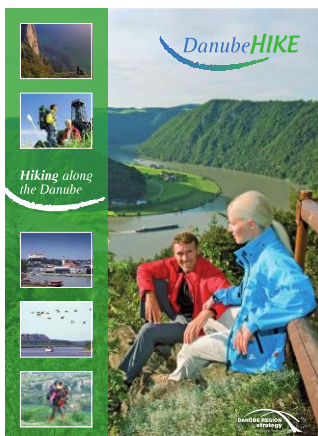


Tájékoztató - Jó gyakorlatok gyűjteménye

A jó gyakorlatok gyűjteményébe fenntartható mobilitáshoz kapcsolódó európai példákat gyűjtöttünk össze, kiemelt figyelmet fordítva a Duna menti régiókra vonatkozó európai stratégia által lefedett területre. A kiválasztott példákat e dokumentum keretében könnyen áttekinthetően és összehasonlíthatóan mutatjuk be, témák köré csoportosítva. Minden témánál egy-egy jó példát emelünk ki, bemutatva általánosságban az adott projektet, a kedvezményezettet és további résztvevőket, pénzügyi hátteret, mérési eszközöket stb. A témák az alábbiak:

- környezetbarát mobilitási ajánlatok és csomagok
- közlekedési és turisztikai információs rendszer
- stratégiák és tervek.

A példákat egy-egy témán belül további csoportokra bontottuk az egyes országok mentén, a folyásirány alapján sorba rendezve a Duna forrásától a deltáig, de bemutatunk több országot érintő, határon átnyúló projekteket is. A példák között nincs közvetlen kapcsolat, de az elemzésben igyekeztünk rámutatni azok tanulságaira. Néhány szempont felhasználható más projektek sikeres megvalósításához, illetve innovációhoz, ezért az itt bemutatott példákat a partnerek a TRANSDANUBE projekt keretében referencia pontként használhatják. További információt a Jó gyakorlatok gyűjteményéről a projekt honlapján találunk: www.transdanube.eu



Környezetbarát mobilitási ajánlatok és csomagok

Számos integrált szolgáltatói és speciális kedvezmény kártya motiválja a turistákat és helyi lakosokat egyaránt, hogy a tömegközlekedést használják. Sok esetben ezek határon átnyúló ajánlatokat is tartalmaznak.

Egy tömegközlekedési eszközre és egy attrakció megtekintésére kínált kombinált jegyek is népszerűek.

A környezetbarát mobilitási ajánlatokat gyakran ökoturisztikai szolgáltatással kötik össze, mivel marketing szempontjából úgy tűnik, hogy ezeknek ugyanaz a célcsoportjuk. Ezen kínálati elemek mögött általában a fő hajtóerők a turisztikai szervezetek vagy közlekedési szolgáltatók, a pénzügyi forrásokat pedig a hatóságok biztosítják. Ezzel szemben azonban a védett területek, mint fenntartható mobilitási ajánlatok szolgáltatói nem játszanak fontos szerepet. Ezek általában távoli, zárt részek, amik számos közlekedési problémával küzdenek, viszont alapvető feladattal rendelkeznek a mobilitási ajánlatok nyújtásában.



A gyalogos turizmusnak, főleg a tematikus hosszú útvonalak iránti érdeklődés növekedése miatt, jó tömegközlekedési lehetőségekre van szüksége. A Duna felső szakaszán innovatív és sikeres túraútvonalakat terveztek az elmúlt években. Ezek növelik a keresletet a tömegközlekedés iránt. Egy EU projekt keretében elkészült tanulmány bebizonyította, hogy nagy lehetőségek vannak hasonló fejlesztésekben, ennek ellenére nagyon kevés hasonló ajánlat létezik a Duna további régióiban.

A Duna menti kerékpározásnak azonban már Európa szerte pozitív imázsa van. Az Eurovelo 6 összeköti az összes Duna menti országot, de nyugatról kelet felé csökken ennek a színvonala: a kerékpárosok száma is egyre kevesebb kelet felé haladva. Számos jelenlegi projekt célja a Duna középső és alsó szakaszán, hogy a kerékpárosok számára több szolgáltatást tudjanak nyújtani az adott régióon belül.

Számos desztináció egyre inkább az elektromos kerékpárokra fókuszál, annak érdekében, hogy új célcsoportokat szólíthassanak meg.

Factsheet Good Practice Collection

Közlekedési és turisztikai információs rendszer

Eltérő elektromos rendszerek léteznek: egyrészt ott vannak a közlekedés irányító rendszerek, amik gyakran nem láthatóak az utasok/turisták számára, de hozzájárulnak a kényelmük növeléséhez. Másrészt meg kell említenünk a különböző típusú direkt információs rendszereket, mint az internet alapú, általános közlekedési információk interaktív térképes megjelenítését, vagy az útvonal keresési funkciókat, illetve ezek szintén web alapú, de mobil applikációs verzióját.



Amíg a turisztikai vállalatok és adminisztrátorok főként általános, internet alapú rendszereket használnak, addig az útinformációs rendszereket többnyire közlekedési szolgáltatók és kisebb IT vállalkozások fejlesztik. Hiányzik viszont ezek integrációja a turisták kényelmének növelése érdekében. Az alap eszköz lehetne egy kombinált navigációs és információs rendszer minden tömegközlekedési eszközre, ami magában foglalná a releváns turisztikai információkat is és web alapú lenne, szinkronizálva mobil applikációkkal.

A Duna menti régiók azonban eltérő mértékben fejlődnek, szembe kell néznünk a nyugati és keleti különbségekkel. A felsőbb szakaszokon fekvő országok már az előbb említett integráción gondolkodnak, miközben a Duna középső és alsóbb régiókban fekvő országoknál még a nemzeti integrált, online vonat és busz menetrend is hiányzik. Nem is beszélve a nyelvi hiányosságokról, a még mindig meglévő egynyelvű kínálatról. Tökéletes példákat találunk a felhasználóbarát integrált információs rendszerre a Duna régió kivül, de főleg néhány helyi megközelítésben.

Javított információs rendszert lehetne készíteni, de a közlekedési szolgáltatók jobb együttműködésére lenne szükség átnyúlva a határokon és szektorokon, illetve erősíteni kellene az együttműködést a magán és állami közlekedési vállalatok, illetve a turisztikai szektor résztvevői között. Szükségszerű lenne az együttműködést kiterjeszteni a különböző minisztériumokra és hatóságokra is.

Stratégiák és tervek

A stratégiákban általában nincs szó a fenntartható közlekedésről. A „klíma:aktiv mobil” elnevezésű osztrák kezdeményezés egyedülálló, mivel támogatja, hogy a stratégiák hozzáférhetőek legyenek regionális és helyi szinten is, valamint pénzügyileg részben finanszírozza is a megvalósításukat. A városi közlekedésben is van egy kivétel: annak ellenére, hogy a kerékpározás stratégiai szinten csak ebben a dokumentumban jelenik meg, Budapesten tervezik a helyi kerékpáros közlekedés növelését a BuBi elindításával. Ehhez hasonló rendszer már több európai városban is működik, illetve több helyen a megvalósíthatósági tanulmány elkészítése folyamatban van.

Ez az eredmény legkevésbé a politikai akarathoz és tudatosságához köthető, inkább a pénzügyi jelent gondot. Általánosságban még mindig nagy kihívást jelent a fenntartható közlekedés integrálása mind a környezeti, mind a közlekedés és turisztikai stratégiákba és a turisztikai marketing szervezetek meggyőzése a környezet és klímabarát turisztikai formákhoz illeszkedő speciális marketing mérési eszközök bevezetésének lehetőségéről. E célból több kommunikációra lenne szükség a különböző állami szereplők között, mind informális úton, mind pedig új kormányzati szerkezetek által.

