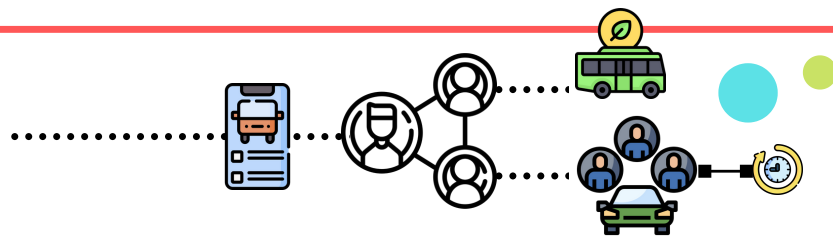


Turinys



Įvadas	1
I. Gerieji užsienio šalių susisiekimo pavyzdžiai teritorijose pasižyminčiose mažu gyventojų tankiu	4
• Lanksčios transporto sistemos (angl. Flexible transport services)	5
• Kooperacija	11
• Turto dalijimasis (angl. Asset sharing)	17
II. Gerieji bendradarbiavimo per sieną pavyzdžiai	19



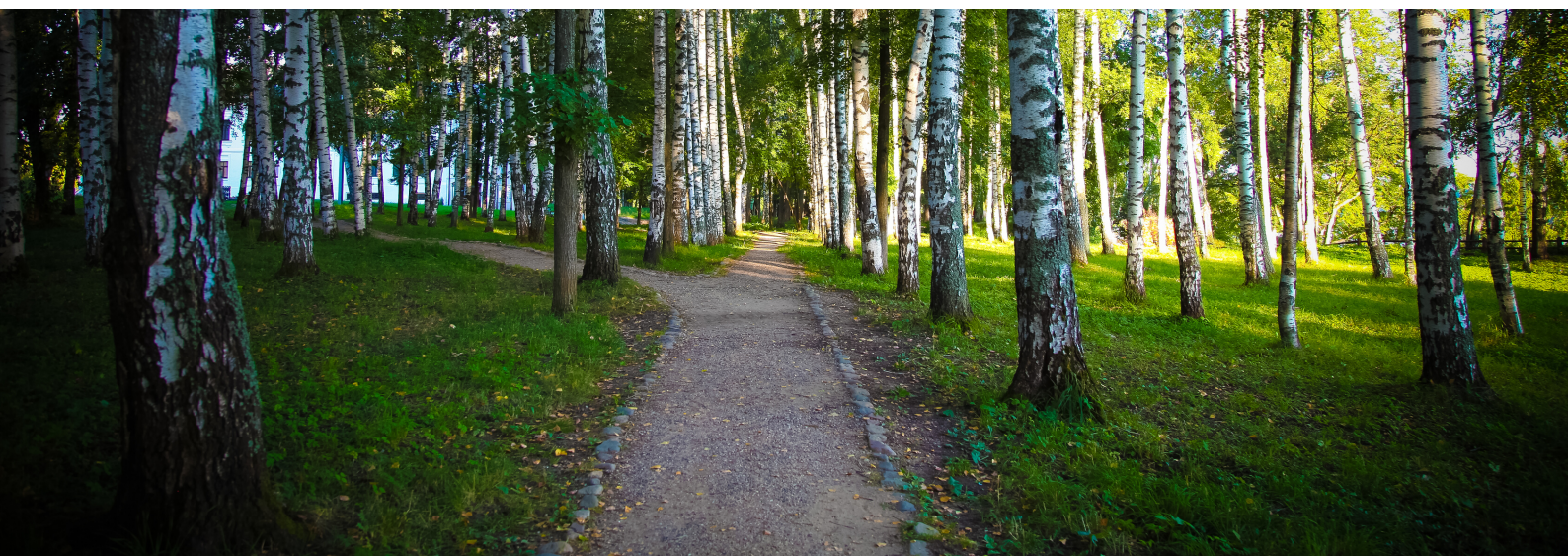
Įvadas



Judumas yra vienas iš pagrindinių veiksnių, suteikiančių laisvę, t. y. judumas suteikia galimybę pasiekti ir išlaikyti darbo vietą, pasiekti švietimo įstaigą, naudotis pagrindinėmis paslaugomis, tokiomis kaip apsipirkimas, vizitai pas gydytoją ir pan., galiausiai, galimybė judėti leidžia pasiekti visuomenę ir naikina atskirtį. Visa tai yra svarbi žmogaus gyvenimo dalis. Kitaip tariant, mobilumas yra vienas iš gyvenybiškai svarbių elementų, įgalinančių asmenis bet kurioje bendruomenėje, ypač kaimo bendruomenėse, kur daug svarbių paslaugų yra stipriai nutolę nuo gyventojų gyvenamųjų vietų. Teisė turėti tinkamą, kokybišką ir saugų mobilumą yra viena iš pagrindinių ES piliečių teisių, kurią nuolat deklaruoja plėtros ir transporto politikos formuotojai tiek visos Europos, tiek nacionalinių valstybių lygmeniu.

Tačiau tenka pripažinti, jog judumas kaimiškose vietovėse sulaukia kur kas mažiau politikos formuotojų dėmesio nei mobilumas mieste. Nors būtent kaimiškose vietovėse trūksta įprastinio transporto ir įvairaus bendro judumo galimybių, kurios naudojamos daugelyje miesto vietovių. Realybė tokia, jog daugelyje kaimo vietovių yra vos keletas kursuojančių autobusų, dar mažiau traukinių stočių, vos keli kilometrai dviračių ir pėsčiųjų takų ir beveik visiškai priklausomybė nuo automobilių. Tokia situacija verčia žmones daugiau išleisti kelionėms ir dažniau naudotis privačiu transportu tvaresnių alternatyvų sąskaita.

Europos lygmeniu nėra bendrai sutarto kaimo vietovių apibrėžimo, todėl bandant apibūdinti kaimo vietovę, pagrindinis ir bendras visiems kriterijus yra gyventojų tankis. Remdamasi šiuo kriterijumi, EBPO klasifikavo bendruomenę kaip „kaimo“, jei jos gyventojų tankis yra mažesnis nei 150 gyv./km². Kitu atveju savivaldybė klasifikuojama kaip „miesto“.



0 štai mobilumas gali būti dviejų rūšių:

Žmonių mobilumas: tai apima ne tik ES gyvenančių piliečių, bet ir užsieniečių, atvykstančių į ES gyventi ar turistiniais tikslais, mobilumą. Žmonių mobilumas apima skirtingas tikslines grupes, kurių poreikiai gali būti skirtingi: gyventojai, turistai, jaunimas, darbuotojai, vyresnio amžiaus žmonės, neįgalieji ir kt.

Krovinių mobilumas: žaliavų ir prekių judumas.

Šiandien, kai kalbame apie mobilumo gerinimą, dažniausiai tvarumas seka greta. Tai ypač aktualu Europos Sąjungai, o Lietuvai kartu su ja, sukant Žaliojo kurso link. Dar 2005 metais Pasaulio viršūnių susitikime generalinės asamblėjos priimtoje rezoliucijoje A/RES/60/1 tvarumas buvo įvardintas kaip „*vystymasis, tenkinantis dabarties poreikius nepakenkiant ateities kartų galimybėms patenkinti jų poreikių*“.

Tvarumas yra trijų skirtingų dimensijų derinys:

Socialinė lygybė

tenkina visų visuomenės narių transporto poreikius ir saugiai teikia pagrindines paslaugas visoms socialinėms grupėms;

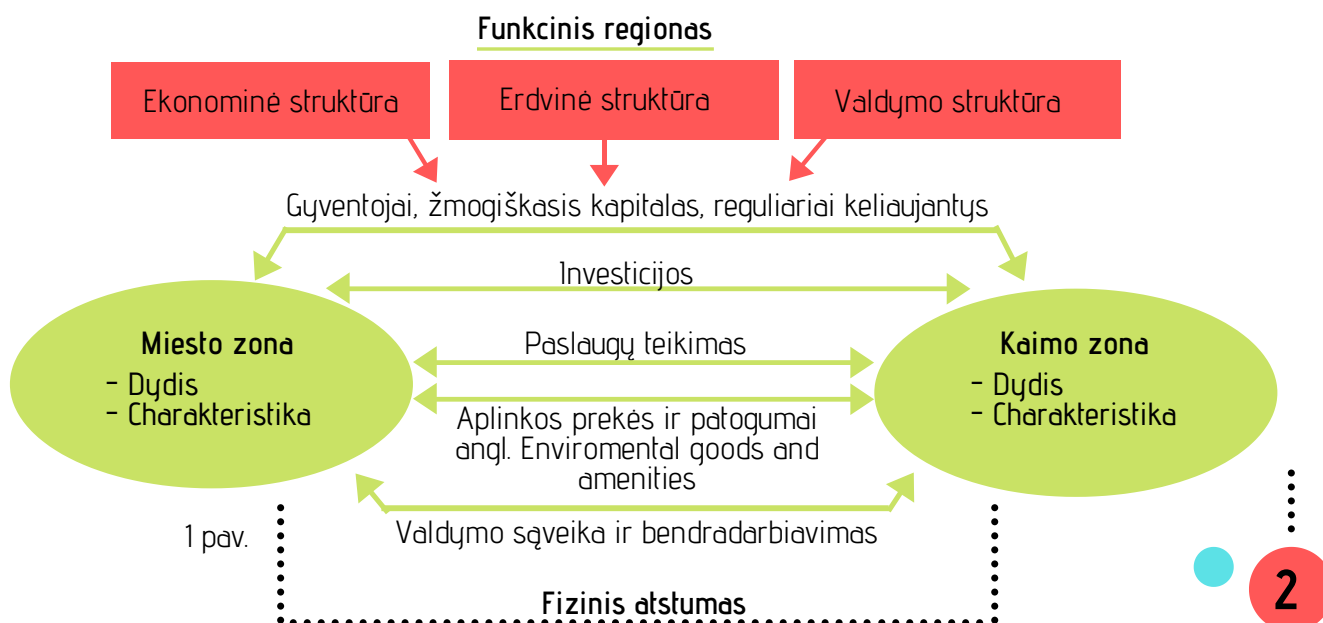
Aplinkos apsauga

saugo ir tausoja aplinką ribodamas transporto priemonių išmetamų teršalų ir atliekų kiekį; mažina išteklių sunaudojimą;

Ekonominė plėtra dabartyje ir ateityje

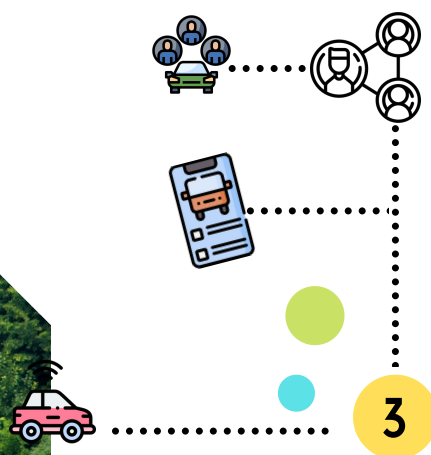
yra prieinamas, įperkamas, efektyviai veikia ir palaiko ekonomikos plėtrą.

Būtina paminėti, jog mobilumo gerinamas neturi apsiriboti tik kaimiškomis ar miesto vietovėmis, tačiau būtina efektyviai jas sujungti. Kaimo ir miesto vietovės yra naudingos viena kitai ir sąveikauja įvairiais būdais. EBPO kaimo ir miesto partnerystę apibrėžia penkiais pagrindiniais miesto ir kaimo vietovių ryšiais, kaip parodyta 1 pavyzdyje.



Žmonių ir prekių mobilumas nustatomas kaip esminė šių santykių sudedamoji dalis per keliones į darbą ir atgal. Kaimo ir miesto partnerystės jau yra plėtojamose įvairiose srityse (regioninės transporto asociacijos, didmiesčių strategijos ir pan.), jos suteikia galimybę žmonėms lengvai keliauti iš vienos vietos į kitą naudojant integruotus transporto sprendimus. Daugybė Lietuvos miestų jau yra parengusios darnaus judumo planus ir čia Lietuva yra viena ES lyderių. Tačiau siekiant efektyviai pasinaudoti miesto ir kaimo vietovių sąveika, kaip ir miestuose, kaimiškose vietovėse lygiai taip pačiai svarbu teikti tinkamo lygio transporto paslaugas, gerai pritaikytas kaimo gyventojų ir miestiečių, atvykstančių į kaimo vietoves, poreikiams.

Judumas yra vienas iš pagrindinių kaimo ir miesto vietovių konkurencingumo, gyvenimo kokybės ir verslo patrauklumo veiksnių. Tai daro didelį poveikį vietos ekonomikai ir aplinkai, taip pat ir žmonių socialinei įtraukčiai. Dėl mobilumo prieinamumo disbalanso visoje ES, ypač pasienio zonose, kartu su švietimo sistemų ir dabartinių demografinių tendencijų disbalanso, teritorinė sanglauda tampa rimtu iššūkiu ES plėtros politikai. Nors fizinės sienos ES nebeegzistuoja, tik nedaugelis ES narių sugebėjo išvystyti efektyvias susisiekimo per sieną sistemas.

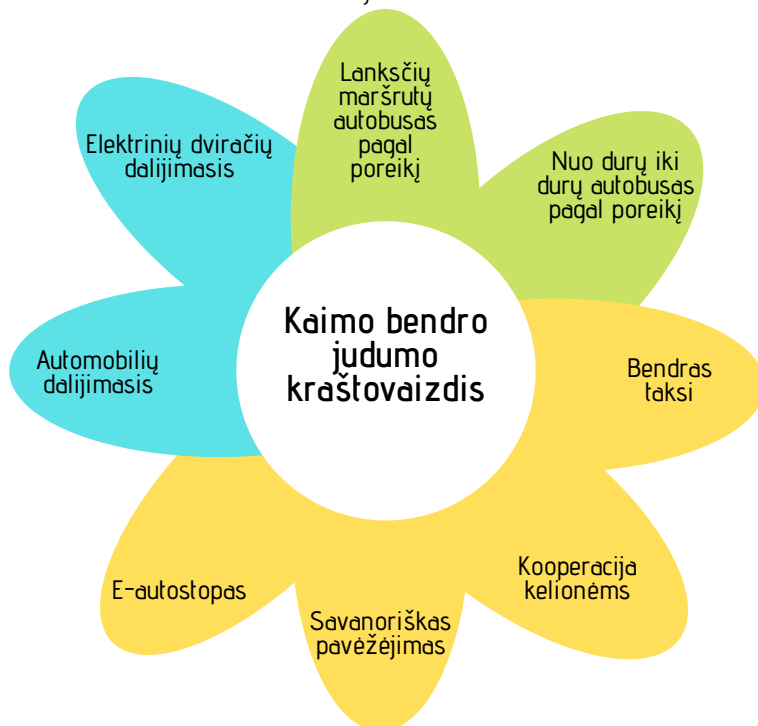


1. Gerieji užsienio šalių susisiekimo pavyzdžiai teritorijose pasižyminčiose mažu gyventojų tankiu

Kaimo bendruomenės laikomos „periferinėmis“, jei jos yra nutolusios daugiau kaip 45 minutes nuo artimiausio miesto, kuriame gyvena ne mažiau kaip 50 000 gyventojų. Lazdijų rajono atveju, nei Alytus nei Marijampolė tokio gyventojų skaičiaus neturi, artimiausias miestas su daugiau nei 50 000 gyventojų yra Suvalkai arba Kaunas.

Kodėl susisiekimo klausimas kaimiškose vietovėse susilaukia tokio mažo susidomėjimo? Kadangi bendri visuomenės elementai labai priklauso nuo ekonominių parametru ir politinių veikėjų (pvz., Gyventojų, kaip potencialių transporto vartotojų, skaičiaus), akivaizdu, kad užtikrinti lygias judumo teises yra daug sunkesnė užduotis kaimo, mažiau ar retai apgyvendintose vietose. Visa tai tampa dar sudėtingiau, kai kalbama apie susisiekimo užtikrinimą kaimiškose vietovėse toms grupėms, kurioms papildomai trukdo jų fizinės, psichinės ar socialinės „negalios“ (neįgalieji, jauni žmonės, ligoniniai su psichinėmis negaliomis ir pan.), nors kai kurioms iš jų yra suteikiamos privilegijos, t. y. palankios viešojo transporto galimybės (pvz., moksleivių pavėžėjimas). Situacija tampa dar sudėtingesnė, kai kalbama apie finansines galimybes investuoti į reikiamą infrastruktūrą, žinant, jog tai niekada neatsipirks, tačiau pamirštant, jog daugeliu atvejų tai kurs pridėtinę vertę kitiems ekonominiams, socialiniams, turizmo ar aplinkos projektams.

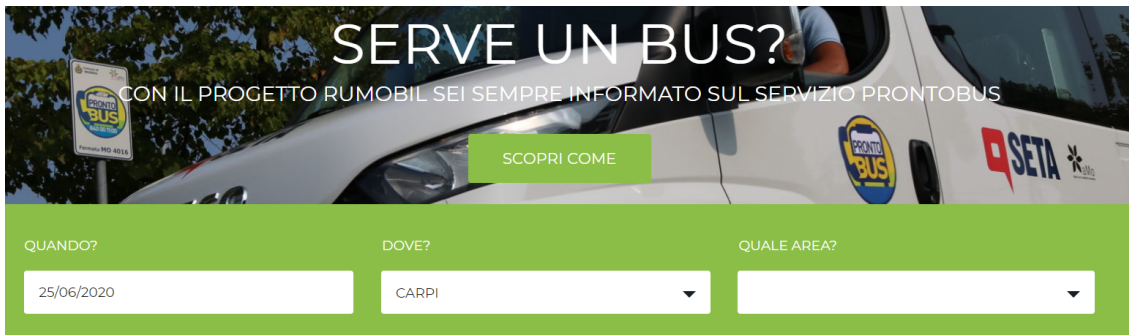
Daugelyje valstybių jau įgyvendintos tvaraus judumo kaimiškose vietovėse strategijos parodo, jog tokių strategijų sėkmę iš esmės lemia kaimo vietovėse esančios pačios bendruomenės ir dalijimosi kultūros skatinimas.



Bendras judumas - dažniausiai tradicinio viešojo transporto papildymas inovatyviais būdais ir paslaugomis.

Bendro judumo paslaugos - įtraukia tiek susisiekimo paslaugas, tiek papildomas paslaugas kaip keleivių informavimas, biliety pardavimas, rezervacijos ir pan.

⋮ 2 pav.



„Prontobus“ sujungia retai apgyvendintas Kastelfranko Emilija savivaldybės teritorijas, kuriose nėra teikiamos įprastos transporto paslaugos. Keleiviai įlipa tik tam skirtose autobusų stotelėse, kurios yra pažymėtos paslaugos logotipu ir identifikavimo numeriu, kuris turi būti praneštas rezervuojant kelionę.

Pavėžėjimo paslauga yra lanksti ir leidžia sudaryti įvairiausių maršrutus sudarytame tinkle iš tam skirtų ir pažymėtų surinkimo stotelių. Paslauga teikiama nuo 7 iki 12 val. ir nuo 14.30 iki 19.30 val. „Prontobus“ paslaugos teikiamos mažais autobusais, pritaikytais neįgalųjų/judėjimo negalią turinčių keleivių įlipimui ir išlipimui, o bilieto kaina yra apskaičiuojama pagal vidutinį kelionės atstumą.

Pagrindiniai aspektai:

- Technologijos leidžia daug efektyviau planuoti keliones;
- Kelionių informacija pateikiama realiuoju laiku;
- Siūlo lankstų transporto sprendimą, kuriuo gali naudotis visi gyventojai, įskaitant judėjimo negalią turinčius žmones.

Plačiau apie „Prontobus“ projektą rasite paspaudę čia



Nuo durų iki durų autobusas/automobilis pagal poreikį (angl. Door to door bus/car on demand)



Ring a Link

Ši susisiekimo paslauga buvo puikiai pritaikyta Airijos pietryčiuose Kilkenio, Viklovo ir Karlovo grafystėse pavadinimu „Ring a Link“, kuri vėliau buvo įtraukta į Airijos kaimo transporto programą „LocalLink“.

Minėtą vietovę sudaro vidutiniai ir mažesni miestai, daug kaimų ir gana mažas gyventojų tankis. „Ring a Link“ buvo įkurtas 2001 m. kaip vietinio susisiekimo paslaugų teikėjas bendruomenėms, orientuotas į kovą su socialine atskirtimi. Laikui bėgant paslaugų daugėjo, todėl dabar „Ring a Link“ veikia kaip transporto koordinavimo skyrius, kuris kasdien tiesiogiai valdo 23 nuosavus mikroautobusus ir dar 10 mikroautobusų pagal nuomos sutartis.

Plačiau rasite paspaudę čia



„Ring a Link“ pirmiausia teikia mikroautobusų nuo durų iki durų pagal poreikį ir kai kurias fiksuotų maršrutų paslaugas, kurias reikia rezervuoti iš anksto. Tačiau galimos ir kitos paslaugos: veikia kaip miesto autobusas, kursuojantis Kilkenio mieste dviem maršrutais, kovojant su vairavimu išgėrus, teikia naktinio pavėžėjimo paslaugas, teikia moksleivių pavėžėjimo paslaugas bei socialinės įtraukties keliones, t. y. ekskursijos socialinę atskirtį patiriančioms grupėms.

Pagrindiniai aspektai:

- Sprendimai, kuriuos gali naudoti visi gyventojai ir ypač socialiai remtini;
- Naujos verslo koncepcijos ir sprendimai kaimo vietovių prieinamumo gerinimui;
- Vietos iniciatyvos, įtraukiančios bendruomenę sprendžiant susisiekimo klausimus.

Plačiau apie „Ring a Link“ projektą rasite paspaudę čia



Škotijoje bendruomenės transporto bendrovė „Badenoch & Strathspey“, padedama vairuotojų savanorių ir telefonininkų, įgyvendina vieną iš sėkmingiausių bendrijos transporto susisiekimo schemų. Ši susisiekimo schema padeda patenkinti mažiau mobilių žmonių transporto poreikius ir padeda užpildyti esamas viešojo transporto spragas. Ši transporto bendrovė teikia autobuso ir automobilio pagal poreikį paslaugas orientuojantis į vyresnio amžiaus gyventojus. 2017 metais net 19% Škotijos gyventojų buvo vyresni nei 65 metai ir šis procentas linkęs didėti kiekvienais metais.

Pagrindiniai šios tikslinės grupės kelionių tikslai – tai kelionės pas gydytoją, socialinės veiklos ir apsipirkimas. Ši pavėžėjimo paslauga teikiama nuo pirmadienio iki penktadienio nuo 9:30 iki 16:30 val., tačiau ji teikiama skirtingose vietose, skirtingomis dienomis. Tai nuo durų iki durų pavėžėjimo paslauga, tačiau keleiviams kelionės reikia užsisakyti iš anksto. Autobuso paslaugos yra atviros ir plačiai visuomenei. Autobusų vairuotojai yra samdomi ir gauna atlyginimą, tačiau naudojami ir savanorių paslaugomis, neretai savanoriai naudoja ir savo automobilius pavėžti. Autobusai važinėja pagal sudarytą maršrutų schemą, į kurią įtraukiami gyventojai, neturintys automobilio.

Pagrindiniai aspektai:

- Transporto paslaugos, skirtos tikslinei grupei;
- Pažangios sistemos ir sprendimai pritaikomi kaimiškoms vietovėms;
- Bendruomeniškumu grįstos transporto paslaugos.

Plačiau apie „Badenoch & Strathspey“ projektą rasite paspaudę čia





Austrijoje Karintijoje veikia lanksti viešojo transporto nuo durų iki durų paslauga „Go-Mobil“, kuri savo paslaugas teikia 36 periferiniuose ir kaimo rajonuose, suteikianti gyventojams galimybę keliauti apsipirkti, lankytis pas gydytojus, pašto įstaigose ir pan. Ši paslauga papildo įprastas viešojo transporto sistemas. Gyventojams pavėžėti naudojami minibusai, kurie talpina iki 9 keleivių. Pavėžėjimo paslauga teikiama darbo dienomis (8.00–24.00), šeštadienį (9.00–24.00) ir sekmadienį (9.00–22.00). Kelionės užsakomos iš anksto telefonu. Bilietais prekiaujama tiek vietinėse parduotuvėse (kainuoja 3,80 Eur.), tiek autobusuose (5,20 Eur.)

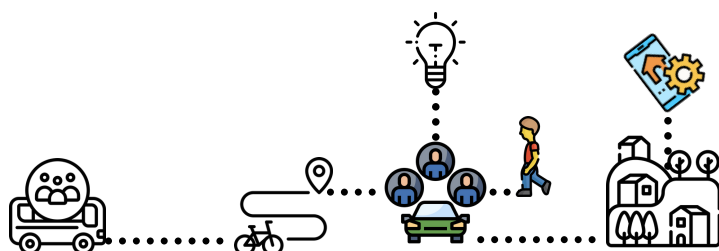


„Go-Mobil“ priklauso 20 susivienijusių privačių ne pelno siekiančių asociacijų, kurios projektą dalinai išlaiko, o paslaugas finansuoja iš metinių narystės mokesčių. Kita paslaugos finansavimo dalis susirenka iš parduodamų bilietų bei dengiama iš vietinio savivaldybės ir nacionalinio biudžetų.

Pagrindiniai aspektai:

- Užtikrina susisiekimą tose vietovėse, kur jis labai prastas ar visai neegzistuoja;
- Sudaro gyventojams galimybę pasiekti autobusų sustojimus, kur kursuoja vietinio susisiekimo autobusai;
- Užtikriną susisiekimą vakarais bei pritaikytas neįgaliesiems.

Plačiau apie „Go-Mobil“ projektą rasite paspaudę čia





„Regiotaxi“ yra regioninė taksi tarnyba, veikianti keliuose Nyderlandų regionuose ir teikianti autobuso pagal poreikį nuo durų iki durų paslaugą. „Regiotaxi“ veikimo principas – keleivis yra paimamas iš pradinio taško (pvz. namų) ir pristatomas į jo pageidaujimą tašką. Ši sistema neturi fiksuoto maršruto ar sustojimų, kiti keleiviai gali būti paimami ir pakeliui, kas leidžia šiam tiekėjui teikti paslaugas už mažesnę kainą nei konkurentai.



„Regiotaxi“ yra valdomas vietinių subrangovų. Tiems, kurie negali naudotis reguliaraus viešojo transporto paslaugomis, savivaldybė keliones su „Regiotaxi“ kompensuoja.

„Regiotaxi“ pradėjo veikti kaip bandomasis projektas valstybiniame geležinkelio darbe 1989 m., kaip paskutinio kilometro jungtis.

Keliones galima užsisakyti internetu pildant užsakymo formą arba telefonu. Atsiskaitoma už bilietus tiek grynaisiais, tiek mokėjimo kortelėmis.

„Regiotaxi“ pasiteisinus Gelderlande, prie projekto prisijungė daugiau savivaldybių, o projektas žinomas kaip „Versis“.

Pagrindiniai aspektai:

- Sudaro žmonėms galimybę nukeliauti į jų pageidavimo vietas nuo durų iki durų (arba prireikus pasiekti reguliaraus viešojo transporto sustojimus), kur susisiekimas prastas arba jo iš vis nėra.
- Garantuoja susisiekimą neįgaliesiems ir mažai mobiliems gyventojams.

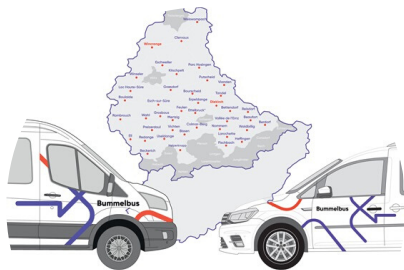
Plačiau apie „Regiotaxi“ projektą rasite paspaudę čia



Liuksemburge veikia viešojo ir privataus transporto sistemos papildymas pavadinimu „Bummelbus“. „Bummelbus“ teikia iš anksto užsakomas transporto paslaugas, o teikdami jas organizuoja profesinį vairuotojų mokymą ilgą laiką nedirbantiems žmonėms.



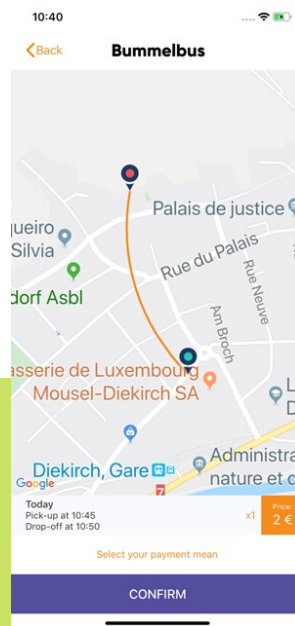
„Bummelbus“ veiklą organizuoja ne pelno siekianti organizacija, savivaldybės įsipareigojo aktyviai komunikuoti paslaugą ir dalinai prisidėti prie finansavimo, tačiau pagrindinis sėkmės veiksnys – didžiausias finansavimas šiai mobilumo paslaugai atkeliauja iš Darbo, užimtumo ir socialinės ekonomikos ministerijos, kadangi čia slūpi socialinė inovacija, kai mobilumo gerinimas ir profesinė įtrauktis derinami ir sprendžiami kartu.



Ši susisiekimo sistema veikia šiaurinėje Liuksemburgo dalyje, kur daugiausiai vyrauja kaimiškos vietovės. Bandomasis projektas įgyvendintas 2001 metais, aptarnaujant tik tris kaimus, orientuojantis tik į vyresnius gyventojus, kurie neturėjo galimybės keliauti reguliariu viešuoju transportu. Projektui pasiteisinus „Bummelbus“ paslaugos išsiplėtė iki 80 miestų ir 255 kaimų. Tikslinė grupė taip pat išsiplėtė, šiandien, aptarnaujami visi gyventojai.

„Bummelbus“ veiklą organizuoja ne pelno siekianti organizacija, savivaldybės įpareigojo aktyviai komunikuoti paslaugą ir iš dalies prisidėti prie finansavimo.

Kelionių organizavimui pasitelkiami algoritmai, kurie sudarinėja maršrutus, keliones užsisakyti galima telefonu arba SMS žinute ne vėliau kaip 2 val. iki norimo išvykimo. Vėluojant daugiau nei 5 min., keleiviai informuojami SMS žinutėmis. Paslauga teikiama tik trumpiems atstumams, maksimali distancija 35 km. Susisiekimo paslaugos teikiamos nuo 6.30 iki 21.15 val. darbo dienomis ir nuo 6.30 iki 17.15 val. šeštadieniais. Biliety kainos svyruoja atsižvelgiant į atstumą, suaugusiems nuo 2 Eur. (iki 10 km) iki 7 eur. (25–35 km) ir vaikams nuo 1,5 Eur. iki 6 Eur.



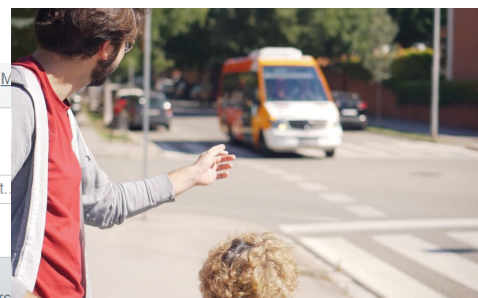
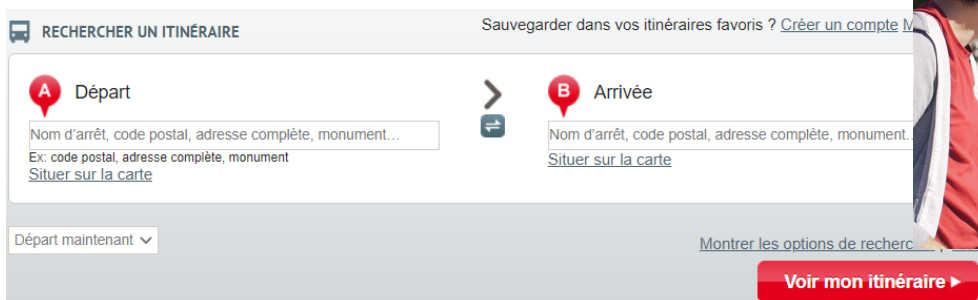
Pagrindiniai aspektai:

- Paslauga patenkina mobilumo poreikį kaimo vietovėse;
- 2016 m. iš 100 ilgalaikių bedarbių, 40 buvo sugražinti į darbo rinką;
- Garantuoja gretimų kaimų junglumą;
- Visų gyventojų judumo užtikrinimas.

Plačiau apie „Bummelbus“ projektą rasite paspaudę čia



Belgijoje autobuso pagal poreikį sistema „FlexiTec“ - tai puikus savivaldybės, vietinio susisiekimo operatoriaus ir socialinio taksi bendradarbiavimo rezultatas. „FlexiTec“ jau sėkmingai išbandytas 8 kaimiškose savivaldybėse Valonijoje. Įgyvendinus šį projektą, gyventojai, kurie neturėjo galimybės naudotis viešojo transporto paslaugomis anksčiau, tapo mobilūs. Tai pavyko pasiekti sujungus esamas judumo paslaugas į vieną mobilumo iniciatyvą.



Įkurtas vietinis skambučių centras, kuris priima rezervacijas kelionėms, kurios turi būti užsakytos prieš 24 val. Bilietus parduvinėja dažniausiai tik autobuso vairuotojai, o kelionės organizuojamos mini autobusais iki 8 keleivių. Kiekviena savivaldybė turi savo skambučių centrą, nors šiandien jau pastebimas informacinių technologijų poreikis paslaugų kokybę gerinti. Vietinis viešojo transporto operatorius rūpinaši visa logistika ir komunikacija. Projektas finansuojamas iš regiono ir savivaldybių biudžetų. Bilieto kaina atitinka vietinio autobuso bilieto kainą.

Ši paslauga suteikia judumo galimybę žmonėms, gyvenantiems kaimiškose vietovėse, kuriose nėra prieigos prie tradicinio viešojo transporto. Kiekvieną savivaldybę šią paslaugą finansuoja skirtingai. Vairuotojams gali būti sumokėta už darbą arba tai atliekama savanorystės pagrindu.

Pagrindiniai aspektai:

- Esant mažam gyventojų tankiui, tradicinės viešojo transporto paslaugos nėra finansiškai perspektyvios;
- Užtikrina judumą kaimiškose vietovėse gyventojams, kurie neturi galimybės įsigyti ar vairuoti automobilį;
- Sistema integruoja, kiek įmanoma ekonomiškiausius variantus, įtraukiant vietinius tiekėjus.

Plačiau apie „FlexiTec“ projektą rasite paspaudę čia



Kooperacija

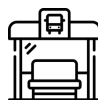
Kooperacija kelionėms (angl. riding sharing)



Prancūzijoje sukurta ir sėkmingai veikianti daugelyje kitų Europos valstybių internetinė platforma „BlaBlaCar“, skirta kooperacijoms keliaujant. Viešasis transportas Prancūzijoje yra gana brangus, todėl ši internetinė platforma buvo sukurta kaip atsakas kainų kilimui ir pasiūlė tarp miestines keliones pigiau. Šiuo metu keliones galima rezervuoti ir trumpoms distancijoms. Kelionės vykdomos nuosavais automobiliais, vežėjas užsiregistruoja „BlaBlaCar“ platformoje, pateikia visus reikalingus tiek savo, tiek automobilio dokumentus, registraciją patvirtinus, vežėjas gali laisvai skelbti savo kelionės tikslus. Panaši procedūra ir su norinčiais keliauti, jie taip pat privalo registruotis – pateikti tam tikrą informaciją apie save, o registraciją patvirtinus, keleiviai gali rezervuoti keliones jiems tinkančiais maršrutais.



Mokėjimai vyksta tik per „BlaBlaCar“ platformą, sumokama kreditine kortele elektroniniu būdu. „BlaBlaCar“ didelį dėmesį kreipia į saugumą, esant nors menkiausiems nusiskundimams tiek vežėju, tiek keleivių, šis šalinamas iš sistemos ir nebegali daugiau ją naudoti. Kelionės kaina dažniausiai priklauso nuo atstumo.



E-autostopas (angl. hitch-hiking)



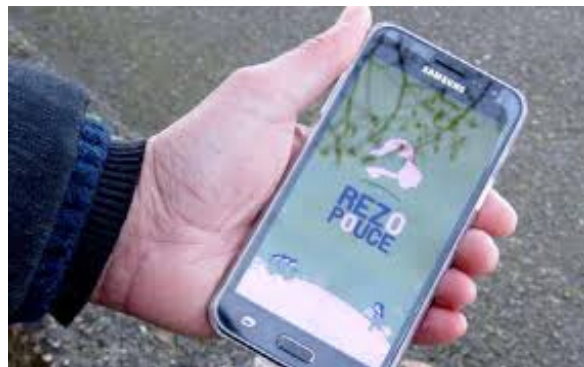
„RezoPouce“ yra sėkminga šiuolaikiška elektroninio autostopo paslauga Prancūzijoje. Dėl šiuolaikinių informacinių technologijų ir paprastos registracijos procedūros, ši paslauga leidžia išvengti klasikinių autostopo trūkumų, t. y. nesaugumo ir netikrumo jausmo, netgi atvirkščiai – sustiprinami autostopo privalumai – tai greitas, patogus ir ypač pigus keliavimo būdas.

Ši autostopo platforma buvo sukurta naudoti jauniems žmonėms ir trumpoms kelionėms, iki 20 km. teritorijose, kur tradicinio viešojo transporto nėra. Tačiau neilgai trukus, vartotojų grupė išsiplėtė nuo 16 m. iki 74 m. Pagal atliktą tyrimą „RezoPouce“ paslaugomis aktyviausiai naudojami keleiviai nuo 30 m. iki 60 m. Bandomasis projektas prasidėjo 2009 m. 10 savivaldybių, kur viešasis transportas nustojo teikti paslaugas dar 2000 m., nes šios savivaldybės pasižymėjo mažu gyventojų tankiu ir kaimiškomis vietovėmis. 2018 m. pabaigoje „RezoPouce“ paslauga buvo įdiegta 2000 savivaldybių, ir apėmė 20% Prancūzijos kaimiškų vietovių.

Tiek paslaugos gavėjai, tiek tiekėjai norėdami užsiregistruoti platformoje turi pateikti asmens tapatybės kortelę, nuotrauką ir tinkamo elgesio (angl. good behaviour) pažymą. Po sėkmingos registracijos vežėjas gauna kortelę ir mobilumo rinkinį, kuriame yra lipdukas, kurį galima užklijuoti ant automobilio lango, taip informuojant klientą, jog šis automobilis teikia „RezoPouce“ paslaugas. Paslaugoms teikti vežėjai naudoja savo nuosavus automobilius.

Paslaugos vartotojai tiesiog keliauja į nustatytas autostopo vietas, kurios yra pažymėtos ir laukia savo vairuotojo. Naudodamiesi programėle vartotojai gali pamatyti, ar teįėjantį jų rezervaciją patvirtinusių vairuotojų. Tai stipriai sumažina laukimo laiką.

Kelionės keleiviams yra nemokamos, tačiau savivaldybė sumoka platformos administravimo mokesčius, kurie priklauso nuo gyventojų skaičiaus. Taip pat kiekviena savivaldybė yra sukūrusi klientų aptarnavimo etatą, tačiau mažose savivaldybėse toks etatas apima tik kelias valandas per savaitę. Reikalingas „RezoPouce“ biudžetas yra 400 000 eur., jis surenkamas dalimis iš savivaldybių, nacionalinio biudžeto, Europos struktūrinių fondų, privačių rėmėjų. Viešoj transporto įmonė „TransDev“ yra „RezoPouce“ rėmėja taip pat.



Pagrindiniai aspektai:

- Susisiekimo paslauga kaimiškose vietovėse iš ypač brangios tapo nemokama;
- Išspręsta gyventojų be automobilio judumo problema;
- Kompensuotas žinių trūkumas apie šiuolaikiškų autostopo paslaugų ir naujų technologijų sukūrimą kaimiškose savivaldybėse;
- Susisiekimo gerinimas visiems gyventojams, sprendžiama automobilio nepakankamo išnaudojimo problema;
- Skatina tvaresnį judumą;
- Stiprina bendruomeninius ryšius.

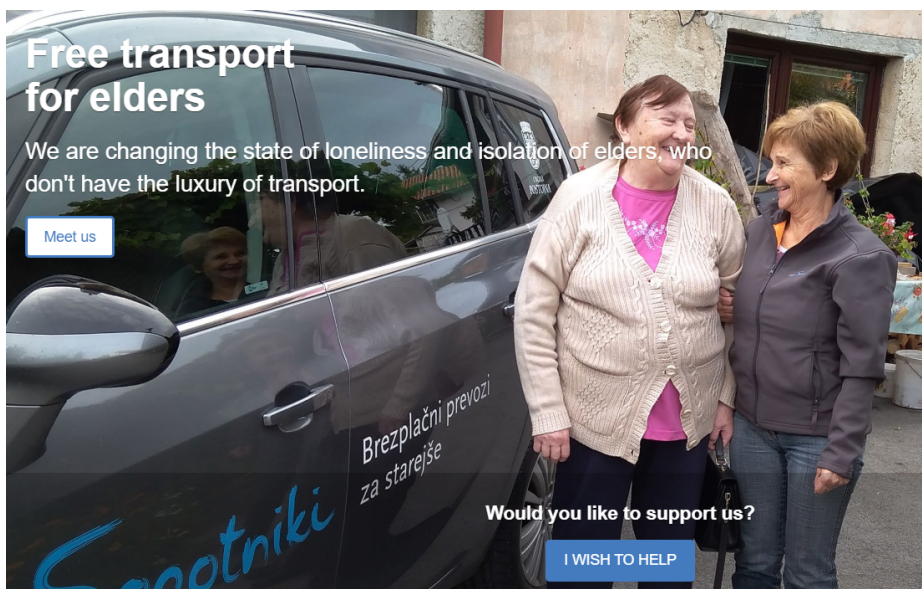
Plačiau apie „RezoPouce“ projektą rasite paspaudę čia



Savatoriškas pavėžėjimas (angl. Volunteer lifting)



Slovėnijoje veikianti nevyriausybinė organizacija „Sopotniki“ teikia nemokamą pavėžėjimo paslaugą kaimo vietovėse pagyvenusiems žmonėms, kurie iš anksto praneša telefonu ar el. paštu apie savo mobilumo poreikius. Taj buvo efektyvus sprendimas vyresnio amžiaus žmonių izoliacijai mažinti ir mobilumui gerinti retai apgyvendintose gyvenvietėse. Šiuo metu „Sopotniki“ paslauga teikiama 9 Slovėnijos vakarų ir pietryčių kaimiškose savivaldybėse, turinčiose po vieną didesnę administracinį centrą ir daugybę mažų gyvenviečių.



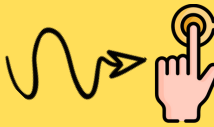
80% finansavimo atkeliauja iš savivaldybės biudžeto, likusioji dalis yra surenkama iš vartotojų, privačių asmenų ar žmonių paramos. „Sopotniki“ turi 47 savanorius vairuotojus, kurie sutarty laiku paima keleivius, dažniausiai iš jų namų, nuveža jų pagedajamą adresu, palaukia ir parveža atgal. 2018 m. nevyriausybinės organizacijos skaičiavimu, šia paslauga reguliariai naudojosi 350 vartotojų. Kiekvienas padalinys savivaldybėse turi automobilį šioms paslaugoms teikti.



Pagrindiniai aspektai:

- Sprendžia viešojo transporto trūkumą kaimiškose vietovėse;
- Skatina vyresnių gyventojų mobilumą ir įtrauktį;
- Pavėžėjimo paslauga vyresniems gyventojams nemokama;
- Skatinamas kartų solidarumas, bei stengiamas palaikyti kaimo vyresnių gyventojų socialinį aktyvumą.

Plačiau apie „Sopotniki“ projektą rasite paspaudę čia



„Burgerbus“ yra savanoriškie grindžiama transporto tarnyba, teikianti paslaugas įvairiose Vokietijos vietose trijose federalinėse žemėse. „Burgerbus“ iniciatyva siekiama papildyti įprastas viešojo transporto paslaugas tvariamomis paslaugomis mažo tankio teritorijose. Transporto priemonės (mikroautobusus ar didelius lengvuosius automobilius) vairuoja savanoriai, jie taip pat vykdo dalį kity užduočių, susijusių su transporto paslaugos teikimu.



Finansinė paramos sistema šiam projektui buvo sukurta valstybiniu lygiu, šiandien Vokietijoje paslaugas teikia 350 „Burgerbus“ padalinių.

„Burgerbus“ iniciatyva kilo iš koncepcijos „piliečiai veža piliečius“, paimitos iš Nyderlandų daugiau nei prieš 30 metų. Šis projektas yra išlaikomas iš savivaldybių, regioninių biudžetų bei privačių asmenų ir įmonių paramos. Kadangi vairuotojai dirba savanoriškie pagrindu, atlyginimo jie už tai negauna, tačiau jiems finansuojama vairuotojo pažymėjimo įsigijimas, sveikatos patikrinimas, socialinis draudimas.

Kadangi „Burgerbus“ tik papildo tradicinį viešąjį transportą, bet jo nepakeičia, jame galioja tie patys bilietai su ta pačia kaina kaip ir visuose autobusuose.

„Burgerbus“ sėkmės faktorius – bendruomenės stiprinimas, gyventojai vis labiau supranta viešojo transporto reikalingumą ir mielai nori savanoriauti, nes pats faktas, jog vietiniai piliečiai tiesiogiai imasi transporto paslaugos, leidžia geriau suprasti bendruomenių poreikius ir galimybę sukurti šiems poreikiams pritaikytą transporto paslaugą.

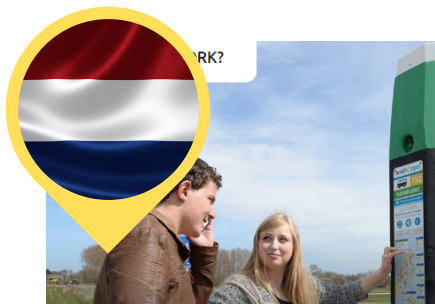
Pagrindiniai aspektai:

- Mobilumo skatinimo sistema, kuria gali naudotis visi gyventojai, ypač socialiai remtini ar neįgalieji;
- Padeda atsirasti naujoms verslo koncepcijoms gerinant susisiekimą kaimiškose vietovėse;
- Vietos iniciatyvos, įtraukiančios bendruomenę, siekiant gerinti viešojo transporto paslaugas.

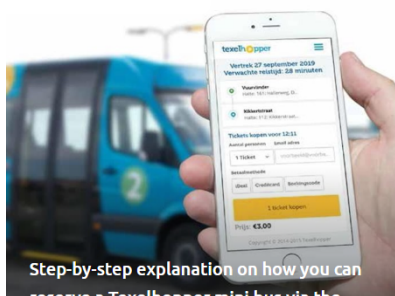
Plačiau apie „Burgerbus“ projektą rasite paspaudę čia



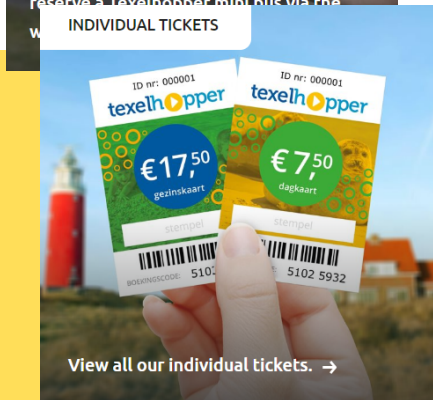
Judumo valdymas (angl. Mobility management)



Ţekselis yra retai apgyvendinta sala Nyderlandų šiaurėje, beveik pusė iš 14 000 gyventojų gyvena Denburgo mieste. Vasara ši sala yra gausiai lankoma turistų. Pasitelkiant naujas technologijas, visos susisiekimą garantuojančios sistemos buvo sujungtos į vieną, apgalvojant kiekvienos tikslinės grupės poreikius, ši sistema vadinama „Texelhopper“. Ten, kur nėra tradicinių autobusų linijų, keleivius aptarnauja autobusai pagal poreikį.



Šis projektas pareikalavo drąsių vietos valdžios sprendimų, net tuomet, kai visuomenė idėjos nepalaikė, tačiau po dviejų metų rezultatai parodė, jog sutvarkius visą sistemą, naudojimas viešojo transporto paslaugomis pakilo nuo 7% iki 50%. Projektas finansuojamas lygiomis dalimis – tiek iš savivaldybės biudžeto, tiek iš parduodamų bilietų. Tačiau reikia paminėti, jog bandomojo projekto pradžioje reikėjo vienkartinį investicijų, kurios siekė 1,7 mln. Eur.



Pagrindiniai aspektai:

- Viešasis transportas tapo prieinamas visiems už priimtina kainą provincijoje;
- Provincijos pažanga su ITS;
- Intermodalinis keltų, traukinio ir (mini) autobusų koordinavimas.

Plačiau apie „Texelhopper“ projektą rasite paspaudę čia



Skaitmenizacija (angl. Digitalisation)



Skaitmenizacija padeda transporto sektoriui surasti naujus sprendimus ir padidinti transporto sistemos efektyvumą bei skaidrumą Suomijoje. Suomijos vyriausybė siekia skatinti skaitmenizacijos naudojimą transporto sektoriuje, plėtodama plataus užmojo nacionalinę „MaaS“ (mobilumo kaip paslaugos (angl. Mobility as a service) sistemą. „MaaS“ yra technologijomis pagrįsta koncepcija, kuri sujungia visas įmanomas transporto priemones į vieną sistemą, o vartotojai naudodamiesi viena aplikacija gali rinktis sau tinkamiausią keliavimo būdą. „MaaS“ koncepciją sėkmingai taiko daugybė pasaulio valstybių, tačiau tik Suomijoje buvo įgyvendintas kaimiškųjų vietovių „MaaS“ projektas.

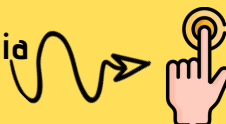


Svarbu paminėti, jog „MaaS“ koncepcijos įgyvendinimas buvo ne atskirų savivaldybių, o nacionalinė šalies ambicija. Kadangi tai buvo nacionalinė iniciatyva, Transporto ir ryšių ministerija buvo atsakinga už „MaaS“ diegimą ir plėtrą. Ši ministerija kartu su Suomijos inovacijų finansavimo agentūra suteikė projektui pradinį finansavimą 2015 m. pradžioje.

Pagrindiniai aspektai:

- „MaaS“ sistemos integracija – nacionalinė ambicija;
- Dar daugiau informacinių technologijų integruojama į susisiekimo sistemą;
- Sukurtas naujas požiūris į susisiekimo paslaugų teikimą.

Plačiau apie „MaaS“ projektą Suomijoje rasite paspaudę čia



Siekiant pagerinti gyventojų susisiekimą, kaimiška Bad Birnbacho savivaldybė Vokietijoje nusprendė pasitelkti ITS ir gamtai draugiškas transporto priemones. 2017 m. prasidėjo bandomasis projektas, kai autonominis elektrinis autobusas išriedėjo į gatvę. Prancūzijos startuolis „EasyMile“ apmokėjo autobuso pirmąją 700 metrų ilgio liniją nuo miesto turgaus iki SPA. Vėliau projektas buvo vystomas bendradarbiaujant su Vokietijos geležinkeliais, regiono keleivių pervežimo įmonėmis ir savivaldybe. Po pirmųjų metų atsirado poreikis ir dar vienai linijai.



Kelionė su autonominiu elektriniu autobusu trunka apie 12 min., autobusas talpina daugiausiai 12 keleivių, juo gali keliauti ir neįgalieji. Autobusas kuruoja kiekvieną dieną nuo 8.00 iki 18.00 val. Autobuso bilietas užsakomas per „ioki“ programėlę. 2019 m. kovo mėn. autobusas pervežė 27 218 keleivių, vidutiniškai 61 keleivį per dieną (+ 22% daugiau nei 2018 m. gegužės mėn.) ir nuvažiavo 15 389 kilometrų. Bandomasis projektas Bad Birnbacho mieste sužavėjo vietinius gyventojus ir turistus.

Šiuo metu projektas išlaikomas viešojo finansavimo ir projekto partnerių. Paslauga keleiviams yra visiškai nemokama, nes pirmiausia visi strateginiai partneriai ir suinteresuotieji subjektai yra linkę išmokti profesionalizuoti paslaugą, užuot sukūrę pajamų srautą.

Pagrindiniai aspektai:

- ITS diegimas susisiekime;
- Paskutiniojo kilometro jungtis.

Plačiau apie Bad Birnbacho projektą rasite paspaudę čia



Turto dalijimasis (angl. Asset sharing)

Automobilių dalijimosi paslauga (angl. Car sharing)



Jungtinėje Karalystėje (Velse) ne pelno siekianti organizacija „Talybont Energy“ įgyvendino projektą, kuriuo siekė sumažinti gyventojų priklausomybę nuo iškastinio kuro naudojimo ir supažindinti juos su alternatyvomis.



„Talybont Energy“ nuo 2010 m. finansuoja bendruomenės dalijimosi automobiliais projektą, iš pradžių pradėdant nuo dviejų transporto priemonių (viena 100% elektrinė transporto priemonė, kita – varoma perdirbtu augaliniu aliejumi).

Automobiliais gali naudotis visi Talybonto gyventojai vyresni nei 24 metai. Viešojo transporto poreikis šioje apylinkeje buvo labai didelis, o gyventojų priklausomumas nuo nuosavo automobilio vis augo, todėl „Talybont Energy“ siekė paskatinti žmones apsvarstyti alternatyvias judumo priemones. Projektas iš dalies finansuojamas surenkamo narystės organizacijoje mokesčio (25 svarai per metus) ir automobilių nuomos mokesčio (automobilis varomas augaliniu aliejumi 18 svarų dienai arba 0,18 pfenigiu už mylią, elektrinis automobilis 2,50 svarų už valandą arba 0,05 pfenigiai už mylią). Taip pat prisideda kiti nacionaliniai inovacijų fondai.

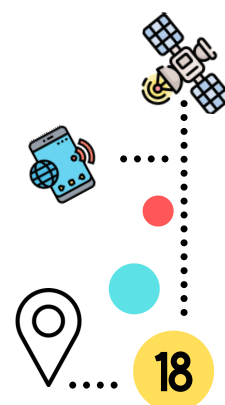
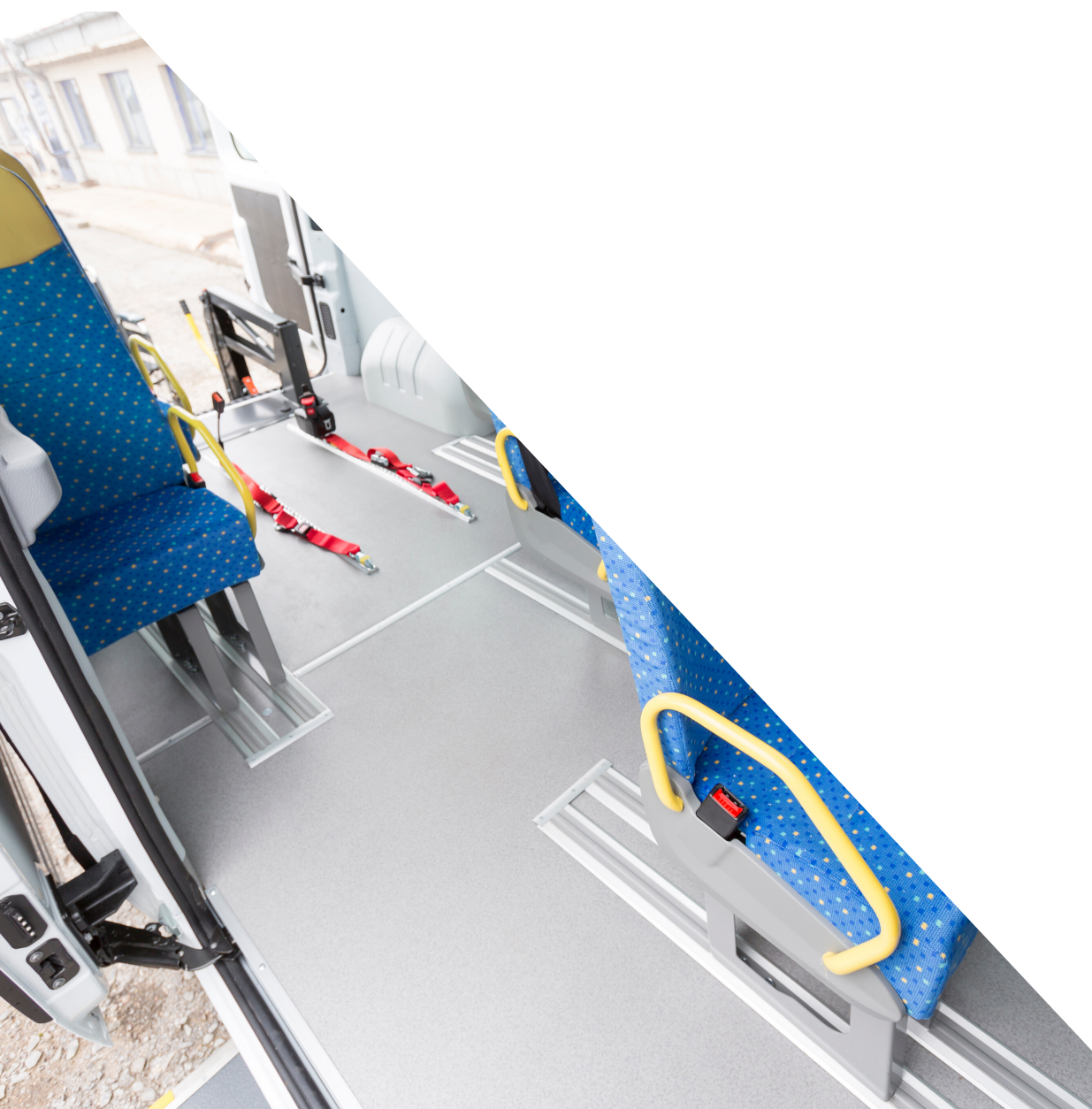
Už paslaugas sumokama internetu arba kaimo pašte. Darbuotojų, dalyvaujančių schemeje, skaičius yra nežinomas. Tačiau daugiausia organizacija remiasi savanoriais. Norint pasiimti automobilį, vartotojai turi nuvykti į kaimo bendruomenės centrą, automobilis ten pat ir grąžinamas. 2013 m. šia schema reguliariai naudojosi 15 namų ūkių.

„Talybont Energy“ naudoja internetinę susitikimų planavimo paslaugą „SuperSaaS“, kad suskaitmenintų patogių transporto priemonių rezervaciją.

**Pagrindiniai
aspektai:**

- Sumažinta namų ūkių priklausomybė nuo nuosavo automobilio;
- Gyventojai supažindinami su gamtai draugiškomis alternatyvomis;
- Kompensuoja ribotas viešojo transporto paslaugas.

Plačiau apie „Talybont Energy“ projektą rasite paspaudę čia



11. Gerieji bendradarbiavimo per sieną pavyzdžiai



Skatinant Europos Sąjungos valstybes nares, ypač kaimynines, kuo daugiau bendradarbiauti, Europos Sąjunga aktyviai finansuoja įvairius projektus, tačiau mobilumo skatinimo per sieną pirmieji bandomieji projektai pasirodė tik paskutiniojo finansavimo periodo metu.

Interreg finansuojamų projektų tematinė struktūra:

- Multimodalumas. Gamtą tausojančių transporto priemonių kombinacijos kelionėms nuo durų iki durų.

1. Kaimo mobilumo centras (angl. Mobility hub) siekiant skirtingomis transporto rūšimis sujungti Graco apylinkes Austrijoje.

2. Intermodalinio transporto mazgo planavimas ir su viešuoju transportu susijusių rinkodaros priemonių įgyvendinimas Liubino savivaldybėje Lenkijoje.



- ITS ir IRT naudojimas.



3. ITS pagrįstų transporto paslaugų plėtra kaimo vietovėse aplink Liublianą Slovakijoje.

4. ITS ir IRT bandymai ieškant geriausių mobilumo nuo durų iki durų sprendimų Triesto rajone Italijoje.

- Išmanus valdymas. Į taikymą orientuotas įvairių dalyvių bendradarbiavimas ir koordinavimas, išvengiant tradicinių administravimo struktūrų.

5. Pietų Moravijoje (Čekijos Respublikoje) įsteigtos dvi tarpvalstybinės darbo grupės, kurios siekia pagerinti viešojo transporto ir dviračių transporto paslaugas per Austrijos sieną. Projekto tikslas – padidinti turizmo patrauklumą pasitelkiant naujus informacijos ir biliety pardavimo skaitmeninius sprendimus. Siekiant prailginti turizmo sezoną vasarą, sudaryti nauji traukinių maršrutai per sieną. Kelis kartus per dieną Čekijos Respublikos ir Austrijos sieną kerta keleivinis autobusas (20 vietų), kuris teikia ir dviračių gabenimo paslaugą (20 dviračių). Taip pat pradėta įgyvendinti autobuso pagal poreikį teikimo paslauga per sieną.



6. Siekiant padidinti vartotojų skaičių geležinkelio maršrute tarp Geros (Vokietija) ir Čebo (Čekija), pradėjo veikti dvikalbė rinkodaros kampanija. Pasitelktos ir skaitmeninės priemonės, kurios padės maršruto liniją padaryti prieinamesnę ir patrauklesnę.

7. Balasagyjarmato mieste (Vengrija) partneriai (Slovėnija) organizuoja nuolatinės kasmetines savivaldybės ir viešojo transporto tiekėjų konsultacijas, norėdami suderinti tarifus ir tvarkaraščius bei pagerinti viešojo transporto prieinamumą.

