



Delovna skupina za promet
Podskupina za mehko
mobilnost

Trajnostne rešitve za mobilnost v odročnih alpskih regijah

Povzetek

Oktober 2014

Stalni odbor Alpske konvencije dvakrat letno določi mandat Delovne skupine za promet. Leta 2012 je v okviru priprav na naslednjo Alpsko konferenco 2014 kot eno nalog Delovne skupine za promet določil pripravo pregleda praks in strategij, povezanih s prometnimi rešitvami v odročnih alpskih regijah, ter izdelavo priporočil za spodbujanje mobilnosti v teh regijah. Ta dokument povzema končno poročilo, ki ga je Delovna skupina za promet izdala oktobra 2014.

Določitev odročnih alpskih regij

V prvem koraku je bilo treba določiti odročne alpske regije. Da bi zagotovili primerljive rezultate v vseh državah na območju Alpske konvencije, so bile za določitev teh regij uporabljene osnovne značilnosti. Od skoraj 5900 občin na območju Alpske konvencije jih več kot 1000 izpolnjuje pogoje za „odročno območje“.

Značilnosti, uporabljene za določitev

„odročnih“ občin, so naslednje:

- lokacija izven urbanega vpliva,
- omejen trg dela,
- odseljevanje prebivalstva,
- podpovprečna gostota prebivalstva,
- omejen javni prevoz,
- ni intenzivnega turizma.

Trajnostne prometne rešitve v odročnih alpskih območjih: zbirka dobrih praks

Osnovna naloga pri določanju trajnostnih prometnih rešitev, s poudarkom na odročnih alpskih območjih, kot je opisano zgoraj. Kljub temu so bile prav tako zbrane dodatne pobude, ki so bile izvajane izven teh regij, in sicer pod pogojem, da jih je mogoče uporabiti tudi za odročna alpska območja.

Obseg dela ni bil strogo omejen na prometne rešitve, temveč prav tako vključuje pristope za izboljšanje dostopa in dostopnosti, na primer, zagotavljanje storitev za kupca ali ohranjanje trgovinske strukture. Tako so dobre prakse, ki so bile upoštevane, vse prometne rešitve, razen individualno uporabljenih avtomobilov, vsi ukrepi za upravljanje mobilnosti in vse rešitve ali storitve, ki omogočajo izogibanje mobilnosti zgolj na ravni posameznika.

Poudarjenih je bilo več kot **50 dobrih praks**. Čeprav so člani podskupine poskušali poiskati čim več ustreznih pobud, zbirka ni izčrpna. Dobre prakse so razporedili v štiri skupine, kot je navedeno v nadaljevanju. V realnosti nekatere dobre prakse vključujejo več kot enega od teh vidikov.

Storitve mikro javnega prevoza	→	Ukrepi za ustvarjanje dodanih možnosti rednega javnega prevoza ali javnega prevoza na zahtevo .	18 dobrih praks
Druge mobilnostne storitve	→	Ukrepi za ustvarjanje dodanih možnosti za mobilnost izven okvira javnega prevoza , kot so sistemi izposoje koles, deljenje stroškov prevoza, štopanje itd.	12 dobrih praks
Rešitve, ki ne zadevajo mobilnosti	→	Storitve za zmanjšanje potrebe po mobilnosti posameznikov , kot so virtualni dostop do javnih agencij, potujoče prodajalne, dostavne storitve, delo na daljavo, videokonference itd.	12 dobrih praks
Organizacija in upravljanje mobilnosti	→	Ukrepi, ki izboljšujejo obstoječo ponudbo ali opozarjajo nanjo , in sicer brez ustvarjanja novih ponudb za mobilnost, kot so trženje, komunikacije, oblikovanje cen, ukrepi sodelovanja, paketi z informacijami glede mobilnosti ali izobraževalne pobude o trajnostni mobilnosti.	12 dobrih praks

Glavne ugotovitve

Polovica od 50 zbranih dobrih praks se nanaša neposredno na predhodno omenjene odročne občine. Čeprav velja, da je zagotavljanje storitve prevoza na teh območjih najtežavnejše (redka poseljenost, niso turistično privlačna, velike razdalje, negativni podnebni in geografski dejavniki itd.), ta zbirka kaže, **da so trajnostne prometne rešitve v odročnih alpskih regijah izvedljive**.

Večina izbranih ruralnih in redko poseljenih alpskih območij se sooča s podobnimi težavami in trendi: redka poseljenost, ki vpliva na velike razdalje med vasmimi in oddaljenost storitev, vse starejše prebivalstvo zaradi pomanjkanja možnosti za izobraževanje in zaposlitev, neprilicne storitve javnega prevoza itd. Vendar **je obseg aktivnosti in rešitev za trajnostno mobilnost s strani lokalnih zainteresiranih strani izjemno širok**, od storitev javnega prevoza do videokonferenčne infrastrukture, vključno z izposojjo koles in deljenjem avtomobilskega prevoza, varnim štopanjem, informacijskimi sistemi ali sistemi enotnih vozovnic.

Glavni izziv pri ponudbi trajnostne mobilnosti, predvsem na področju javnega prevoza, na odročnih in redko poseljenih območjih so nizke zahteve prebivalcev, **zato zainteresirane strani pogosto izkoristijo prisotnost turistov** za vzpostavitev ponudbe mobilnosti, ki je uporabna tudi za prebivalce.

Priloge za spodbujanje mobilnosti v odročnih alpskih regijah

Ob upoštevanju gospodarskih, socialnih in okoljskih težav, ki jih povzroča trenuten položaj z vidika mobilnosti na odročnih območjih, ki so odvisna predvsem od prevoza z osebnimi vozili, ostaja vprašanje, kako z gospodarskega vidika razvijati ponudbo mobilnosti, ki v enaki meri izpolnjuje družbene in okoljske potrebe. Končno poročilo glede na dobre prakse podaja **štiri ključna priporočila** za izboljšanje in spodbujanje rešitev trajnostne mobilnosti na teh območjih.

Lokalno strokovno znanje in spremljanje potreb uporabnikov	Mobilnostne storitve v ruralnih, odročnih in redko poseljenih območjih ne morejo biti preprosto enake tistim v urbanih območjih. Prirajene morajo biti potrebam uporabnikov , za kar je potrebno posebno poznavanje potreb. Lokalne oblasti, neprofitne organizacije in člani skupnosti lahko zelo dobro poznajo potrebe po mobilnosti , zato jih je treba vključiti v oblikovanje storitev ter v njihovo izvajanje.
Celostni pristopi in izboljšana koordinacija	Izboljšanje koordinacije med obstoječimi storitvami z vidika funkcionalnosti ali določanja cen je cenovno ugoden pristop za izboljšanje splošnega položaja glede mobilnosti v redko poseljenih območjih. Pred uvajanjem novih ponudb mobilnosti je treba vključiti obstoječe ponudbe mobilnosti in zagotoviti, da bodo na voljo celotni populaciji . Poleg tega lahko zagotavljanje ali ohranjanje storitev v odročnih območjih prispeva k znatnemu zmanjšanju potrebe po potovanju. Te rešitve so lahko v številnih primerih bolj učinkovite kot razvoj dodatne ponudbe mobilnosti, čeprav se lahko pristopa dopolnjujeta.
Preprosta in dobro razumljiva ponudba mobilnosti	Zagotavljanje opaznosti ponudbe mobilnosti na območju je ključen dejavnik za uspeh in vključuje komunikacijo ter trženje v celotni fazi poslovanja. Potencialni uporabniki morajo na enem mestu imeti dostop do strnjenih in usmerjenih informacij o vseh storitvah, ki so na voljo. Struktura, pravila za določanje cen in sistem izdaje vozovnic morajo biti čim bolj enostavni in preprosti za uporabo.
Dolgoročno financiranje	Ker so stroški posamezne vožnje v odročnih alpskih območjih posebej visoki, pokrivanje stroškov v večini primerov ni izvedljivo in financiranje trajnostne mobilnosti je splošno znan izziv. Številni pristopi omogočajo nadzorovanje stroškov poslovanja: izvajanje storitev na drugih območjih lahko zagotavlja ekonomijo obsega, zagotavljanje storitev celotni populaciji lahko zmanjša konkurenco, z vključitvijo prostovoljcev je mogoče zagotoviti uspešno alternativo konvencionalnemu javnemu prevozu. Dvig cen vozovnic bi verjetno sprožil negativen učinek, saj zmanjšuje privlačnost ponudb mobilnosti ter ogroža predvsem to, da bi jih potencialni uporabniki sprejeli. Zato je treba zagotoviti dolgoročno finančno podporo državnih organov. Poleg tega lahko dodatne zainteresirane strani, tako javni kot zasebni akterji, prispevajo k financiranju trajnostnih ponudb mobilnosti.

Ta dokument povzema končno poročilo, ki ga je izdala Delovna skupina za promet. Pri pripravi tega dokumenta so sodelovali naslednji strokovnjaki: Inga Ahrens (DE), Paolo Angelini (IT), Ueli Balmer (CH), Franziska Borer Blindenbacher (CH), David Caubel (FR), Daniel Chemin (FR, koordinator), Hélène Denis (Club Arc Alpin, opazovalka), David Dubois (FR, urednik), Wolfgang Grubert (AT), Veronika Holzer (AT), Ernst Lung (AT), Stefan Marzelli (DE), Stefanie Pfändler (CH), Zlatko Podgorski (SI), Christian Rankl (AT), Massimo Santori (IT), Florian Lintzmeyer (DE), Harry Seybert (DE) in Raffaele Vergnani (IT).