

**SPIS TREŚCI**

## OD REDAKCJI

## O PROJEKCIE

Polityka Infomobilności

## OPINIA EKSPERTA

Wywiad z Waldemarem Burianem,  
Urząd Miasta Poznania

## PARTNERZY POLITE

Kalabria, Włochy

Reading, Wielka Brytania

Polis, Belgia

Prowincja Ferrara, Włochy

CDV, Czechy

Łotewskie Stowarzyszenie Rozwoju  
Transportu i Edukacji (LaTDEA),  
ŁotwaInstytut Logistyki i Magazynowania,  
Polska

## WYDARZENIA

Konferencja POLIS

Finalna konferencja  
projektu POSSE
**KSZTAŁTOWANIE POLITYKI ODNOSZĄCEJ SIĘ DO TECHNOLOGII  
INFORMACYJNYCH DLA TRANSPORTU PUBLICZNEGO**
**OD REDAKCJI**

Jest to ostatnie wydanie newslettera projektu POLITE – w związku z czym zawiadamiamy o konferencji zamykającej projekt POLITE, która odbędzie się 9 października w Cosenza, we Włoszech. Organizowana jest przez Administrację Regionu Kalabria. Konferencja ta będzie okazją dla praktyków i decydentów do poznania przedstawionych przez partnerów projektu wyników i osiągnięć projektu.

Projekt POLITE ma na celu poprawę lokalnych polityk dotyczących rozwoju i zarządzania mobilnymi systemami informatycznymi służących zwiększaniu bezpieczeństwa i efektywności systemów transportowych. Dzięki współpracy w obrębie całej UE projekt wspiera transfer i wdrażanie dobrych praktyk. W związku z tym przedstawiamy przegląd skutecznych sposobów przenoszenia dobrych praktyk wykorzystywanych przez partnerów i władze lokalne, którzy również przedstawiają raporty dotyczące stosowanych planów wdrożeniowych.

W dalszej części newslettera - rozmowa z Waldemarem Burianem z Urzędu Miasta Poznania, który podzielił się swoim doświadczeniem dotyczącym ITS i transportu publicznego w mieście, włączając jeden z najbardziej nowoczesnych zajezdni tramwajowych w Europie - zajezdnię na Franowie.

Życzymy miłej lektury!



### Dokument dotyczący polityki infomobilności

Dokument dotyczący polityki infomobilności przedstawia rekomendacje dla partnerów projektu, podmiotów lub organów publicznych w zakresie sposobów kształtowania przyszłej polityki w oparciu o wymierne rezultaty w postaci nowo określonych zasad i ukierunkowanych planów wdrażania polityki infomobilności na wszystkich zaangażowanych obszarach.

Dokument ma stanowić podstawę aktywnej współpracy między partnerami projektu w celu określania działań politycznych i wkładu do ich planów wdrożeniowych, a także ma służyć za praktyczny przewodnik określający konkretne propozycje zilustrowane opisem wybranych najbardziej odpowiednich praktyk ogólnych wykorzystanych w ramach projektu POLITE.

Poprzez definiowanie luk w polityce, które wymagają proponowania rozwiązań, polityka infomobilności podsumowuje również znaczny zakres wiedzy i doświadczeń uzyskanych w ra-

mach faktycznego wdrażania wybranych systemów informacyjnych w kilku regionach w fazie opracowywania polityk wspierających ich wdrożenie, a także proponuje różne scenariusze przyszłego rozwoju w regionach.

Dokument porównuje także stan wiedzy na temat rozwoju systemu i opisuje potencjalne przyszłe perspektywy, z uwzględnieniem warunków wdrożenia określonych elementów do planów strategicznych na rzecz rozwoju ITS w różnych regionach.

Celem dokumentu jest przedstawienie ogólnych zaleceń dotyczących strategicznych planów wdrożenia systemów informatycznych w taki sposób, by umożliwić ich wykorzystanie w ramach poszczególnych podsystemów z jednoczesnym poszanowaniem specyfiki, jak i odpowiednich norm.

Partnerzy projektu mogą zażądać wydania dokumentu przez konsorcjum.

## OPINIA EKSPERTA

### Wywiad z Waldemarem Burianem o Poznaniu

- **Panie Waldemarze, proszę powiedzieć nam kilka słów o Poznaniu.**

Poznań jest jednym z największych miast w Polsce. Liczy ponad 550 000 mieszkańców. Natomiast aglomerację miejską zamieszkuje 895 000 osób. Do tego rocznie przybywa do nas ponad 75 000 studentów pochodzących z innych części Polski i innych krajów, co sprawia, że miasto jest bardzo ruchliwe. Cieszymy się z silnej gospodarki, wielu inwestorów zagranicznych i ponad 100 000 większych i mniejszych przedsiębiorstw; mamy też jedną z najniższych stóp bezrobocia w Polsce (4,2% w 2013 roku). Miasto jest bardzo dobrze znane ze swoich nowoczesnych międzynarodowych obiektów targowych, w których organizowanych jest ponad 60 imprez targowych rocznie. Niemniej jednak w Poznaniu mamy dużo zieleni, miasto posiada wiele terenów rekreacyjnych, 4 jeziora w obrębie granic miasta i wiele obiektów sportowych. Co roku w Poznaniu odbywają się imprezy kulturalne i sportowe organizowane także na poziomie międzynarodowym.

- **Jak wygląda podział modalny w Poznaniu?**

Podział modalny w Poznaniu to w ponad 43% przejazdy środkami transportu publicznego, ale jednocześnie udział podróży samochodem nadal wynosi ponad 39%. Dzieje się tak głównie dlatego, że mamy bardzo wysoki wskaźnik zmotoryzowania, który wynosi 535 samochodów na 1.000 mieszkańców. Ale jeśli policzymy również samochody zarejestrowane w sąsiednich gminach, które każdego dnia wjeżdżają do miasta, to liczba pojazdów korzystających z dróg miasta wzrasta jeszcze bardziej. Pozytywna wiadomość jest taka, że liczba podróży rowerowych z roku na rok wzrasta – jest to zaledwie 4,3% wszystkich przejazdów w 2013 roku, ale można zauważyć na ulicach, że rowery są coraz bardziej popularne w mieście. Wierzę, że dzieje się tak głównie dzięki sieci ścieżek rowerowych, która stale się poszerza, oraz ze względu na bardzo pozytywne opinie na temat uruchomienia naszego miejskiego systemu wypożyczania rowerów, który obecnie rozwijamy. Miasto nie zapomina też o transporcie autobusowym i tramwajowym, który jest naszym mocnym punktem. Wymieniamy tabor, korzystamy z nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów i autobusów, a niedawno wprowadziliśmy bilety elektroniczne, które powinny także ułatwić korzystanie z transportu publicznego. Miasto inwestuje również w rozwój sieci tramwajowej, ale jest to trudne z powodu ograniczonych środków finansowych.

- **W Poznaniu została niedawno wybudowana jedna z trzech największych i najbardziej nowoczesnych zajezdni tramwajowych w Europie. Jest ona bardzo innowacyjna i wykorzystuje technologie informacyjne dla celów licznych funkcji, jakie spełnia. Proszę nam powiedzieć więcej na ten temat. Skąd władze Poznania wzięły inspirację do zbudowania takiej zajezdni i dlaczego gmina zdecydowała, że miasto potrzebuje takiego nowoczesnego obiektu?**

Zajezdnia jest rzeczywiście jedną z najbardziej nowoczesnych w Europie, a na pewno w Polsce. Na obszarze 17 ha znajduje się wiatła na 100 tramwajów, która po powiększeniu może pomieścić do 150 pojazdów. Najbardziej innowacyjnym rozwiązaniem jest system zarządzania zajezdnią, który pozwala na automatyczne ustawianie kolejności tramwajów. Każdy tramwaj jest monitorowany i za pomocą różnych ścieżek i świateł jest prowadzony do określonego miejsca, które umożliwi jego wykorzystanie o określonej porze następnego dnia. Jest to między innymi również przydatne do wykorzystania tramwajów niskopodłogowych o określonych godzinach. Jeśli tramwaj jest uszkodzony, system przenosi go do hali napraw.

W hali napraw tramwajów znajduje się kilka stanowisk kontroli do codziennej konserwacji i inne stanowiska dla celów prowadzenia różnych napraw, takich jak naprawy metalowego korpusu, stanowisko napraw pantografu, tory do dokonywania laserowych pomiarów kół i tokarki pod torami do wykonywania zabiegów konserwacyjnych kół. Znajdują się tam również dwa różne stanowiska do mycia zapewniające szybkie i kompleksowe mycie wszystkich typów tramwajów, które jeżdżą po naszym mieście. Nie wspominając już wszystkich innych możliwościach, które oferuje hala napraw, a przy tym wszystkie stosowane systemy i narzędzia są bardzo nowoczesne i dostosowane do najnowszych pojazdów poruszających się po mieście.

Główną ideą budowy zajezdni było wyeliminowanie starych, mniejszych zajezdni znajdujących się w centrum miasta, które generowały wysoki poziom hałasu dla okolicznych budynków komunalnych. Obiekt ułatwia również działania w zakresie konserwacji i naprawy najbardziej nowoczesnych tramwajów zakupionych przez miasto w 2012 roku.

- **Jakie wyzwanie dla Poznania, w którym odbyło się kilka meczów, stanowił turniej Euro w 2012 roku? Czy musieli Państwo wdrożyć pewne nowe rozwiązania ITS w celu zarządzania zwiększonym ruchem?**

UEFA EURO 2012 to jedna z największych imprez organizowanych w mieście w ostatnim czasie. Gościliśmy ponad 120 000 zagranicznych turystów, głównie z Irlandii, którzy pokochali nasze miasto. Największe wyzwanie było związane z budową nowego stadionu piłkarskiego i organizacją strefy kibica w centrum miasta. Projekty transportowe obejmowały przebudowę ulic wokół stadionu i głównych dróg łączących centrum miasta z lotniskiem oraz drogami krajowymi, które umożliwiły podróżującym dotarcie do innych miast-gospodarzy. Dużo pracy włożono też w zapewnienie dobrej informacji transportowej wskazującej drogi dojazdu do stadionu, parkingów i przystanków autobusowych. Informacje na temat transportu publicznego dedykowano głównie turystom, a używane znaki były wspólne dla wszystkich miast gospodarzy imprezy. Zrealizowaliśmy też kilka ważnych projektów budowlanych na rzecz transportu publicznego, które wpłynęły na poprawę transportu w całym mieście. Jak już wspominałem, wymieniono tabor – zakupiono ponad 100 nowych niskopodłogowych autobusów i 44 nowoczesnych niskopodłogowych tramwajów. Rezultaty tego projektu służą obywatelom również po zakończeniu mistrzostw Euro.

- **Jaki następny duży projekt transportowy będzie realizowany w Poznaniu i co w Pana opinii konsorcjum POLITE wniosło do miasta?**

Niedawny już zrealizowany projekt odnosi się do elektronicznego systemu sprzedaży biletów za pomocą Aglomeracyjnej Poznańskiej Karty PEKA. Oprócz uzyskania informacji na temat biletów długookresowych, użytkownicy transportu publicznego mogą teraz naładować kartę, a posiadany kredyt wykorzystać do dokonania płatności tylko za liczbę faktycznie przejechanych przystanków dzięki funkcji check-in i check-out. Istnieje również możliwość naładowania karty lub zakupu biletów długoterminowych przez Internet. W ramach projektu wciąż zmagamy się z początkowymi problemami, ale wkrótce cały system powinien działać poprawnie i mam nadzieję, że jego funkcjonalność zwiększy liczbę pasażerów.

Miasto aktualnie rozwija też system ITS w jednej z dzielnic miasta. Jest to bardzo duży projekt obejmujący zarówno samochody, jak i środki transportu publicznego, który ułatwi i przyspieszy podróżowanie po mieście. Dla użytkowników transportu publicznego główną zmianą będą dynamiczne informacje o czasie podróży i czasie oczekiwania na przystankach autobusowych i tramwajowych. System zapewni również pierwszeństwo pojazdom transportu publicznego na skrzyżowaniach.

Plany na przyszłość są dość ambitne, zwłaszcza w zakresie przebudowy i rozwoju nowych tras tramwajowych lub systemu Szybkich Linii Autobusowych (BRT), który wkrótce zostanie zbudowany w północnej części miasta. Głównym ograniczeniem dla wszystkich tych planów są zawsze środki finansowe. Dlatego miasto stara się korzystać ze środków unijnych w celu opracowywania nowych projektów w zakresie transportu publicznego. Dzięki tym środkom już udało nam się rozwinąć i zmodernizować tory tramwajowe i drogi, wymienić tabor, wdrożyć rozwiązania ITS lub kartę PEK oraz zbudować zajezdnię tramwajową.

Ale rozwój i poprawa w zakresie transportu publicznego wiążą się nie tylko z wielkimi i kosztownymi projektami. Pozytywne efekty mogą być osiągnięte poprzez wprowadzenie niewielkich zmian. Szczególnie w tych przypadkach wymiana doświadczeń i najlepszych praktyk między miastami europejskimi jest bardzo przydatna. Udział w projekcie POLITE to jedna z okazji poznania najlepszych rozwiązań konkretnych problemów i sposobów ich realizacji bez powielania błędów.



## SPOTLIGHT ON POLITE SITE

### CALABRIA REGIONAL ADMINISTRATION, WŁOCHY

Projekt POLITE zakłada poprawę lokalnych polityk rozwoju i zarządzania mobilnymi systemami informatycznymi w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa i efektywności systemów transportowych. Zgodnie ze swymi celami Region Kalabria uznaje projekt POLITE za kamień milowy, ponieważ będzie on stanowił punkt wyjścia do opracowania wytycznych ITS w ramach Regionalnego Planu Transportowego. Projekt obejmował ścisłą współpracę oraz synergję współpracy między regionami i wydziałami ds. transportu. Te pierwsze głównie angażowały się w działania projektowe i zarządzanie, podczas gdy te drugie brały udział w przygotowaniu Regionalnego Planu Transportowego.

Ogólnym celem Regionalnego Planu Transportowego jest „promowanie wykorzystania nowatorskich rozwiązań technologicznych będących w stanie zwiększyć stopień efektywności i jakości usług transportu publicznego oraz zwiększających dostępność do usług i intermodalność pasażerów w celu usprawnienia transportu publicznego”.

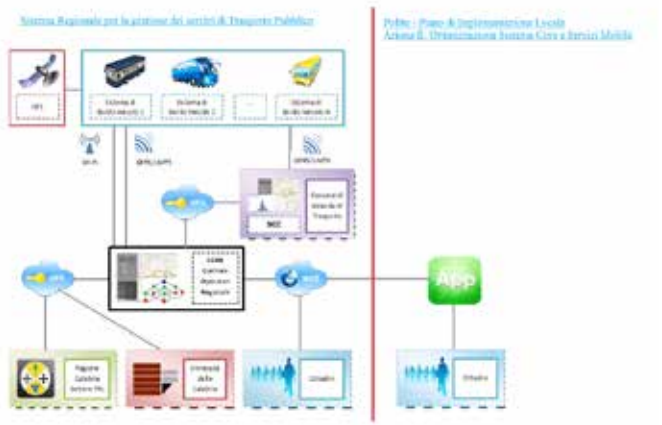
Podstawowym założeniem jest to, że każde działanie strategiczne ujęte w planie wdrożenia pozwala nam poszerzać, integrować i uzupełniać istniejący „Regionalny system zarządzania lokalnymi usługami transportu publicznego”. Tak więc możemy jednocześnie uwzględnić regionalne polityki infomobilności i zapewnić, że system Regionu Kalabria będzie oferował bardziej kompleksowe usługi dla użytkownika końcowego.

Z tej perspektywy zaplanowano następujące działania krótkoterminowe (na przykład integracja z innymi systemami transportowymi i optymalizacja systemu poprzez rozwój usług mobilnych) oraz złożone działania długoterminowe (takie jak wprowadzenie elektronicznej sprzedaży biletów oraz innych usług o wartości dodanej dla turystyki i marketingu terytorialnego): w ciągu pierwszego roku skupienie na działaniach i usprawnieniach krótkoterminowych, natomiast w odniesieniu do działań długoterminowych, których realizacja potrwa 5 lat, uwzględnienie złożoności działań zaangażowanych stron.

W szczególności zapewniono ponowne wdrożenie w oparciu o najlepsze praktyki Regionu Kalabria w zakresie systemu INFO-BUS: planujemy dodać nowe funkcje (np. automatyczne obliczanie długości torów, które jest obecnie możliwe tylko w formie ręcznej) i ujęcie aplikacji w nowej architekturze z zastosowaniem

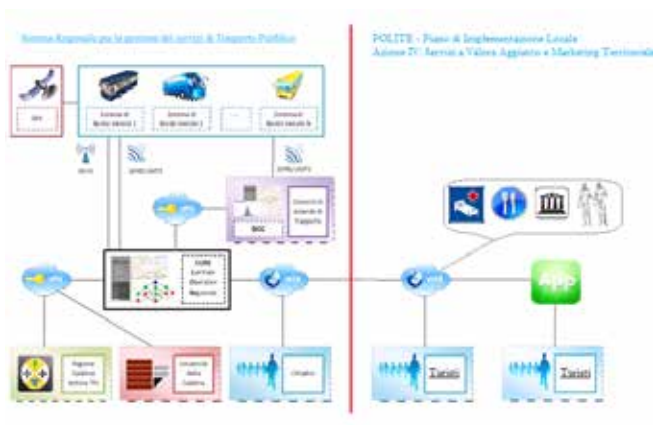
nowych danych (wymagane jest zarządzanie i komunikacja przy pomocy nowej bazy danych zarządzanej przez Centrum Działania Regionalnych (CORE)). Już wdrożone funkcje i usługi zostaną utrzymane; inne zostaną w razie potrzeby zmienione.

**Zdjęcie 1:** Calabria



Schemat funkcji „regionalnego systemu zarządzania usługami lokalnego transportu publicznego”, zintegrowany z pierwszymi działaniami w ramach Lokalnego Planu Wdrożenia (działania krótkoterminowe)

**Zdjęcie 2:** Calabria



Schemat funkcji „regionalnego systemu zarządzania usługami lokalnego transportu publicznego”, zintegrowany z pierwszymi działaniami w ramach Lokalnego Planu Wdrożenia (działania długoterminowe)

## READING BOROUGH COUNCIL, WIELKA BRYTANIA

Rada Gminy Reading wykorzystuje wiedzę zdobytą w ramach zaangażowania w realizację projektu POLITE w celu rozwijania polityki zrównoważonego transportu w dwóch obszarach – Autobusowy Masowy Transport Ekspresowy (MRT) i pierwszeństwo autobusów na skrzyżowaniach. Są to kluczowe obszary zainteresowania jeśli chodzi o bieżące wyzwania dla Gminy Reading związane z technologią służącą usprawnianiu systemu transportu publicznego na tym obszarze.

Reading wykorzysta ograniczone zasoby dla bardziej efektywnego wprowadzenia tej polityki przy użyciu metodologii opracowanej w oparciu o dobre praktyki Bristolu, które posłużą określeniu możliwości skutecznego zapewnienia pierwszeństwa dla autobusów na głównych skrzyżowaniach w obszarze miejskim.

Dobre praktyki uzyskane w ramach projektu POLITE w Bristolu i Regionie Emilia Romagna dostarczyły wiedzy, która umożliwiła Gminie Reading opracowanie planu wdrożenia zapewniającego autobusom pierwszeństwo na skrzyżowaniach dzięki istniejącemu Systemowi Informacji Pasażerskiej w czasie rzeczywistym (RTP). Wnioski wyciągnięte z dobrych praktyk wskazują na potrzebę dogłębnej analizy i odpowiedniej konfiguracji w celu zapobieżenia sytuacji, w której pierwszeństwo zostanie przyznane jednemu autobusowi, co spowoduje znaczące negatywne skutki dla innych uczestników ruchu i co z kolei może rodzić większe opóźnienia dla innych usług autobusowych. Projekt POLITE pozwoli Gminie

Autobusowy MRT to kluczowy obszar polityki dla Gminy Reading, zwłaszcza w świetle ostatnich zmian w zakresie krajowego finansowania głównych lokalnych systemów transportowych w Wielkiej Brytanii. Wiedza zdobyta w ramach dobrych praktyk projektu POLITE w Swansea i Cambridge pozwoliła Gminie Reading opracować plan wdrożenia działań przyznających pierwszeństwo autobusom na i poza jezdnią w obrębie kluczowych korytarzy w ograniczonej lokalnej sieci autostrad. Projekt POLITE pozwoli na ponowne zaprojektowanie starych propozycji w zakresie MRT w celu zmniejszenia kosztów inwestycyjnych systemów poprzez zmniejszenie ilości robót drogowych realizowanych poza jezdnią, przy jednoczesnym osiągnięciu licznych korzyści dzięki pakietowi działań, włączając wykorzystanie technologii informacyjno-komunikacyjnych dla jak najlepszego zarządzania siecią autostrad.

**Zdjęcie 3:** Greenwave i trasa nr 17



# POLIS – NETWORK OF CITIES AND REGIONS FOR SUSTAINABLE TRANSPORT DEVELOPMENT, BELGIA



Sieć Polis służyła w celu zarządzania informacjami w obrębie całego projektu POLITE. Jako taka sieć ta umożliwiła podniesienie poziomu świadomości wśród miast i regionów w Europie, pracowników transportu, instytutów badawczych i instytucji UE na temat celów i osiągnięć projektu POLITE w każdym obszarze podejmowanych działań. Sieć Polis aktywnie uczestniczyła w gromadzeniu dobrych praktyk z całej Europy w początkowej fazie realizacji projektu. Ułatwiła ona tworzenie powiązań z innymi odpowiednimi projektami europejskimi w celu wykorzystania zebranej wiedzy i budowania połączeń między zaangażowanymi organizacjami. Szczególnie istotne

w tym zakresie były Średniozaawansowane Otwarte Warsztaty, na które zaproszono przedstawicieli projektów RITS-Net i SUPERHUB, którzy mogli przedstawić decydentom i innym uczestnikom analizę SWOT swoich projektów w odniesieniu do zakładanych wyników. Wykorzystując artykuły w specjalistycznych czasopismach z dziedziny transportu, prezentacje i materiały informacyjne z konferencji i imprez, sieć Polis szeroko rozpowszechniła wyniki i metody pracy w ramach projektu POLITE. Sieć Polis również aktywnie wspierała wszystkich innych partnerów w zakresie lokalnej komunikacji projektu.

## PROWINCJA FERRARA, WŁOCHY

Najważniejszym rezultatem, jaki osiągnęła Prowincja Ferrara w ramach projektu POLITE, jest Lokalny Plan Wdrożenia, który ma na celu określenie lokalnych polityk pozyskanych z dokumentacji i badań pochodzących z projektu POLITE w celu określenia narzędzi finansowych dla przyszłego wdrożenia.

Plan wdrożenia odgrywa ważną rolę w określaniu podmiotów uczestniczących w realizacji terytorialnych programów/polityk w zakresie zapewnienia im wsparcia informacyjnego, zaleceń, harmonizacji w zakresie technologii ICT/ITS w różnych kontekstach. Plany wdrożenia powinny dostarczać zainteresowanym stronom wskazówek służących osiągnięciu konsensusu i pomóc im zdecydować o sposobie przenoszenia badanych dobrych praktyk w trakcie realizacji projektu POLITE.

Plan wdrożenia może być kamieniem węgielnym dla przyszłej polityki ICT w Prowincji Ferrara, ponieważ zawiera informacje na temat tego, jak zmienić politykę w oparciu o zalecenia (plany vs. rzeczywistość) w odniesieniu do spraw technicznych, organizacyjnych i legislacyjnych oraz w zakresie interesów.

W uzupełnieniu do głównego założenia projektu POLITE Prowincja Ferrara ma na celu podniesienie poziomu atrakcyjności transportu publicznego, zarówno w skali lokalnej, jak i regionalnej, poprzez rozwój swego Planu wdrożenia. W ten sposób Prowincja Ferrara realizuje cele w zakresie poprawy jakości, skuteczności i bezpieczeństwa systemu transportowego, zarówno w odniesieniu do transportu publicznego, jak i prywatnego. Aby osiągnąć te cele, Prowincja Ferrara ma zamiar wykorzystać znajomość dobrych praktyk określonych i wdrożonych w prowincji Turynu w ramach systemu 5T.

Jednym z głównych celów tego systemu było zwiększenie udziału transportu publicznego poprzez poprawę efektywności i usług.

Z analizy GP systemu 5T jasno wynika, że istnieje silny związek między systemem 5T i lokalną administracją publiczną. W rzeczywistości obecnie system jest własnością lokalnych instytucji publicznych: GTT, Città di Torino, Regione Piemonte oraz Provincia di Torino.

Celem na najbliższą przyszłość jest integracja różnych informacji nt. mobilności, różnych usług w zakresie mobilności i dostępu oraz systemów rozliczeń w celu umożliwienia aktywnej intermodalnej, dwukierunkowej komunikacji między Klientami i dostawcami usług mobilności.

W tym celu Lokalny Plan Wdrożenia POLITE Prowincji Ferrara ma na celu utworzenie unikalnego zintegrowanego „punktu sprzeda-

ży” usług mobilnych i informacji, który pozwoli rozwiązać główne problemy w zakresie transportu miejskiego, np. redukcja emisji, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i rewitalizacja przestrzeni miejskiej. Ta alternatywna usługa transportu publicznego, w obrębie której wykorzystanie technologii informacyjnych i komunikacyjnych odgrywa ważną rolę przy poprawie jakości oraz wspieraniu harmonizacji usług, ma na celu zniechęcać do korzystania z samochodów prywatnych i promować bardziej inteligentną mobilność, korzystanie z usług informacyjnych i komunikacyjnych w kierunku poprawy jakości usług oraz wspierania harmonizacji usług.

Głównymi celami Lokalnego Planu Wdrożenia Prowincji Ferrara są:

- Poprawa współpracy miejskich i regionalnych dostawców usług mobilności w celu wspólnego opracowania kompleksowych, łatwych w obsłudze, niedrogich i atrakcyjnych usług transportowych dla klientów
- Utworzenie unikalnej intermodalnej platformy informacyjnej dla wszystkich dostawców usług w zakresie mobilności miejskiej.
- Integracja nowych usług dla klienta (sugestie, pytania i skargi). Przykład: w pełni konfigurowalny system newslettera w ramach platformy informacyjnej.
- Utworzenie jednolitego systemu sprzedaży i rozliczeń dla wszystkich dostawców usług mobilności za pośrednictwem mediów elektronicznych (np. kart chipowych, telefonów komórkowych).
- Zniesienie istniejących barier dla klientów: brak skomplikowanych taryf, zrozumiałe rozliczenie kosztów mobilności, itp.

Dzięki temu wyjątkowemu zintegrowanemu systemowi obraz publicznych i alternatywnych środków transportu ulegnie poprawie. Doprowadzi to do zmniejszenia poziomu korzystania z samochodów, a co za tym idzie do zwiększenia poziomu wykorzystania transportu publicznego, ograniczenia emisji i korków.

### **Lokalny Plan Wdrożenia – Techniczne i polityczne zaangażowanie interesariuszy**

Przedstawiciele Prowincji Ferrara omówili i podzielili się z regionem Emilia Romagna (Wydział Mobilności i Transportu) wszelkimi informacjami i wynikami osiągniętymi w ramach projektu POLITE w celu wywarcia wpływu na przyszłe polityki regionalne na szczeblu regionalnym, a nie z perspektywy prowincji.



W ramach stałego dialogu z interesariuszami technicznymi Prowincja Ferrara zaangażowała Region Emilia-Romagna w organizację technicznych okrągłych stołów z udziałem agencji ds. mobilności z prowincji (w regionie Emilia Romagna istnieje 9 agencji, którzy są odpowiedzialni na szczeblu prowincji za zarządzanie transportem publicznym w każdym obszarze odniesienia) i przedstawicieli głównych gmin odpowiedzialnych za zarządzanie ruchem i mobilnością na poziomie prywatnym.

Oczekiwania dot. okrągłego stołu:

- Dzielenie się celami projektu POLITE, przekazywanie zainteresowanym stronom wszystkich dokumentów, wyników i pomysłów opracowanych w wyniku realizacji projektu POLITE;
- Uzyskanie nowych informacji od wszystkich uczestników, którzy wezmą udział w okrągłych stołach.

## CDV, CZECHY

W ramach projektu POLITE Centrum Badań Transportu (CDV) reprezentuje Czechy, państwo członkowskie UE, w którym korzystanie z systemów ITS w obszarze transportu publicznego jest bardzo powszechne. W celu realizacji celów projektu (poprawa polityki infomobilności, promowanie interoperacyjności ITS i harmonizacja standardów ITS), CDV zidentyfikowało kilka ciekawych dobrych praktyk i aktualnie realizuje trzy z nich na poziomie lokalnym i regionalnym. Trzy wymienione obszary zainteresowania to: SUMP (plany zrównoważonej mobilności), systemy informacyjne działające w czasie rzeczywistym i priorytetowe systemy transportu publicznego.

Aktualnie opracowywany lokalny plan wdrożenia CDV skupia się głównie na określeniu luk politycznych, na transferze doświadczeń pochodzących ze zidentyfikowanych dobrych praktyk i określeniu wymaganych działań.

W oparciu o plan wdrożenia CDV stara się:

- osiągnąć znaczącą zmianę w zakresie udziału ITS w strategicznym planowaniu transportu w miastach i regionach;
- szerzyć świadomość nt. transportu publicznego wśród turystów i decydentów tak, aby systemy te były częściej wykorzystywane w przyszłości;

## ŁOTEWSKIE STOWARZYSZENIE ROZWOJU TRANSPORTU I EDUKACJI (LATDEA), ŁOTWA

Analiza ostatnich dwóch lat zaangażowania LATDEA w projekt POLITE jasno pokazuje, że projekt uwydatnił nie tylko słabe punkty transportu publicznego w Rydze, ale również sposób, w jaki współpraca z innymi krajami europejskimi wspiera powstanie nowego podejścia do rozwoju i pomysłów wspierających transport publiczny i infomobilność. Przed przystąpieniem do projektu POLITE pojęcie „infomobilności” nie było powszechnie znane na Łotwie. Jednak obecnie bardzo wyraźnie widać, że informowanie pasażerów o usłudze, lokalizacja transportu, planowanie tras i inne opcje (które razem stanowią część koncepcji infomobilności) to nie zwykła moda, ale przede wszystkim najlepsze rozwiązania służące rozwojowi i modernizacji transportu publicznego, dzięki którym staje się on łatwy w obsłudze i bardziej wygodny dla wszystkich mieszkańców miasta. Wymiana doświadczeń z innymi uczestnikami projektu POLITE pozwoliła nam określić i przyjąć Dobre Praktyki takie jak:

- Wspieranie integracji wyników projektu POLITE w ramach przyszłych strategii transportowych Regionu Emilia-Romagna.
- Wspieranie przyszłych polityk w obrębie Prowincji Ferrara i Regionu Emilia-Romagna w oparciu o prace realizowane w ciągu 36 miesięcy trwania projektu POLITE.
- Zbadanie istniejących narzędzi ICT/ITS w Regionie Emilia Romagna i wspieranie ich harmonizacji przy wykorzystaniu przykładu Prowincji Ferrara jako punktu odniesienia.
- Ustanowienie stałego zarządu wśród władz transportowych Regionu Emilia Romagna w celu dalszej harmonizacji wdrażania i stosowania ICT/ITS.

- dokonać standaryzacji procesu wymiany danych między wszystkimi zainteresowanymi stronami (operatorzy, firmy transportowe, właściciele danych...) w standardowym formacie danych.

Projekt POLITE zapewnia CDV wszelkie niezbędne informacje, tj. dane wejściowe, wiedzę, doświadczenia z realizacji zdobyte przez partnerów i bardzo przydatne informacje ogólne dla poprawy ITS w Czechach.

**Zdjęcie 4:** pas autobusowy, panel wyświetlający informacje w czasie rzeczywistym



- Multimodalny Planer Podróży w Republice Czeskiej (Brno, CRA, GP21) dla celów wdrożenia Systemu Planowania Multimodalnego w Rydze;
- Pokładowy Autobusowy System Informacji o Podróżach (Aalborg, Dania, ILIM, GP17) w ramach rozwoju pokładowego systemu informacyjnego o podróżach w ramach transportu publicznego w Rydze;
- Sky Cash (Polska, ILIM, GP20) w celu wdrożenia mobilnego systemu płatności i sprzedaży biletów za przewóz pasażerów na Łotwie i modernizacji istniejącego systemu „Baltic Lines”.

W ramach procesu POLITE problemy dotyczące transportu publicznego udało nam się ukazać nie tylko naukowcom, ale również przedstawicielom Wydziału Ruchu Drogowego Gminy Ryga (Rady Miasta), Ministerstwa Transportu Łotwy, Zarządu

Transportu Drogowego, szefowi Centralnego Terminalu Autokarowego w Rydze, jak również Rigas Satiksme (Publiczny Zakład Transportowy w Rydze) oraz Rigas Karte (Spółka opracowująca mapy w Rydze). Rozpowszechnianie wiedzy na poziomie lokalnym pozwoliło nam znaleźć rozwiązania wielu problemów podczas konferencji i dyskusji z udziałem wszystkich uczestników.

Na przykład, w dniu 8 sierpnia 2013 r. Zarząd Transportu Drogowego zgłosił się do Ministerstwa Transportu z inicjatywą nr 1-06.2/1745 o nazwie „Wdrożenie inteligentnego systemu transportu dla usług transportu publicznego na trasach śródmiejskich i lokalnych”. Podczas ostatniej lokalnej akcji informacyjnej szef Departamentu Planowania Transportu Publicznego, pan Ivars Zalais (łotewski Zarząd Transportu Drogowego), mówił o inicjatywach, które wymagają realizacji w najbliższym czasie, tj. zintegrowana baza danych transportu publicznego w oparciu o cele rozwoju STIFSS i model roboczy.

STIFSS to Zintegrowana baza danych i nowoczesne narzędzie do planowania ruchu, kontroli umów i obliczania strat finansowych. Etapy realizacyjne STIFSS są następujące:

1. opracowanie i wdrożenie bazy danych STIFSS w oparciu o ocenę ryzyka biznesowego.
2. Rozwój systemów GPS/GPRS i połączenie z STIFSS.
3. Opracowanie jednolitego portalu rezerwacji biletów.

## INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA, POLSKA

Plany wdrożeniowe są ważnym i odpowiednim narzędziem planowania strategii oraz działań krótko-, średnio- i długoterminowych, które wymagają opracowania. W planie wdrożenia określono sposób, w jaki wiedza uzyskana w ramach projektu zostanie ujęta w polityce lokalnej.

Do celów przeniesienia wybrano dwie Dobre Praktyki. Pierwsza z nich to „Pokładowy system informacji o podróży w autobusach” – ekrany informacyjne zainstalowane w autobusach i na przystankach autobusowych. Informacje na temat aktualnej podróży (np. zbliżającym się przystanku autobusowym i ogólnym miejscu docelowym), a także informacje na temat połączeń i ruchu drogowego, takie jak zmiana trasy lub odwołania, będą wyświetlane w czasie rzeczywistym. Drugą to „Zaawansowany system biletowy w transporcie publicznym” – uniwersalny system płatności mobil-

Pozwoli to na porównanie planowanych i rzeczywistych podróży (porównanie czasu i trasy), koordynację podróży, modelowanie sytuacji, kontrolę odległości i dodatkowych elementów, takich jak zużycie paliwa, prędkość, liczba zatrzymań. STIFSS pozwoli także na liberalizację wymiany informacji na rynku (obecnie możliwa jest ona tylko w ramach IS Baltic Lines), opracowanie uniwersalnego rozkładu jazdy dla wszystkich rodzajów transportu oraz realizację programów lojalnościowych.

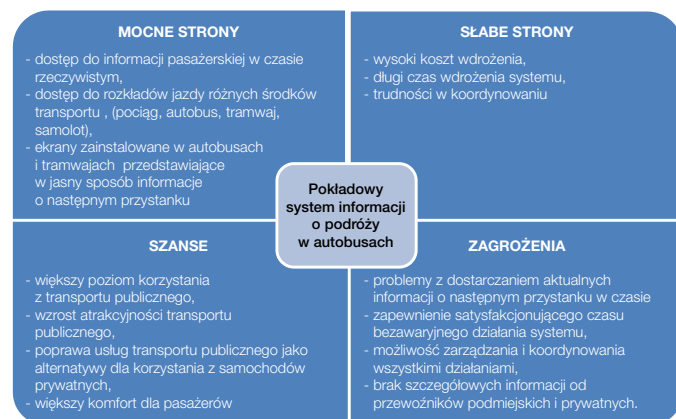
LATDEA jest przekonane, że osiągnięcie najważniejsze cele dzięki wdrażaniu dobrych praktyk przy wsparciu organizacji rządowych, prywatnych inwestorów i naukowców.

Zdjęcie 5: LaTDEA



nych, zapewniający prostotę i szybkość transferu przy zachowaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa. System ten działa w każdej sieci GSM i na każdym telefonie z dostępem do Internetu.

Przeprowadzono analizę SWOT wybranych Dobrych Praktyk w celu wsparcia procesu planowania i optymalizacji obecnej sytuacji transportu publicznego, zwłaszcza w zakresie infomobilności we wszystkich istotnych regionach. Pomaga ona zidentyfikować kluczowe priorytety w ramach nowego systemu ITS, który zostanie opracowany w innych regionach, poprzez wskazanie i ocenę obecnych mocnych i słabych stron, szans i zagrożeń. Analiza SWOT uwzględnia czynniki wewnętrzne i zewnętrzne, które są korzystne i niekorzystne w osiąganiu regionalnych celów administracyjnych w zakresie ITS.



Wybór projektów do zrealizowania w Poznaniu oparto na najlepszych praktykach powstałych w innych miastach w Europie i na całym świecie, które są stosowane z powodzeniem od wielu lat. Wdrożone przez nie rozwiązania są uzależnione od wielu czynni-

ków, takich jak specyfika transportu publicznego, zdolność do stanowienia prawa, możliwości techniczne i finansowe, a także chęć z prywatnych operatorów do współpracy z władzami publicznymi.

**Konferencja Polis**

27-28 listopada 2014 roku w Madrycie

Konferencja Polis 2014 to obszerna platforma dla miast, obszarów metropolitalnych i regionów służąca wymianie informacji na temat ich wyzwań transportowych. Wysokiego szczebla sesje plenarne są uzupełnione sesjami technicznymi prezentującymi innowacje w zakresie polityki i praktyki w całym spektrum tematyki transportowej.

Dostępny jest wstępny program konferencji. Program oferuje również trzy warsztaty organizowane w połączeniu z Konferencją POLIS. Uzyskaj dostęp do najnowszej wersji programu HYPERLINK "<http://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/2014-polis-conf-draft-programme.pdf>" na stronie internetowej Polis.

Proces rejestracji na konferencję został już otwarty. Opłata promocyjna jest dostępna dla uczestników, którzy zarejestrują się przed 17 października online: <http://www.polisnetwork.eu/2014registration>

**Konferencja zamykająca projekt POSSE**

19 listopada 2014, Bruksela

W tym roku realizacja projektu POSSE dotyczącego otwartych specyfikacji i standardów w zarządzaniu ruchem miejskim i ITS zbliża się ku końcowi. Partnerzy POSSE zapraszają wszystkich zainteresowanych przedstawicieli władz lokalnych, stowarzyszeń, branży ITS i wszystkie inne zainteresowane strony na konferencję zamykającą projekt. Na konferencji zaprezentowane zostaną wyniki prac prowadzonych w ciągu 3 lat w ramach projektu POSSE, inicjatyw podejmowanych w ramach polityki ITS na poziomie europejskim oraz lokalne przykłady. Program konferencji zostanie przedstawiony wkrótce. Dalsze informacje na temat projektu POSSE można znaleźć <http://www.posse-openits.eu> na stronie internetowej projektu.

**Zgłaszanie referatów: 2015 Światowy Kongres ITS**

5-9 października 2015 roku, Bordeaux – Proces zgłaszania referatów zostanie zamknięty dnia 19 stycznia 2015 roku

Kongres i Wystawa ITS to największe na świecie wydarzenie dotyczące inteligentnych systemów i usług transportowych. Zgodnie z głównym tematem „W kierunku inteligentnej mobilności – Lepsze wykorzystanie przestrzeni”, Kongres skupia się na fakcie, że zmierzamy w kierunku inteligentnej mobilności oraz na tym, jakie zmiany ona nam przyniesie, ale także na korzyściach, jakie przestrzeń może zapewnić w zastosowaniu ITS. Nowe konstelacje satelitów służące geo-lokalizacji, obserwacja Ziemi i komunikacja przyniosą nowe możliwości w świecie ITS.

Nabór referatów do kolejnej edycji Światowego Kongresu ITS został otwarty i jest dostępny <http://www.itsworldcongress.com/bordeaux-2015> na stronie internetowej Kongresu.

Nabór zostanie zamknięty 19 stycznia 2015 roku.



SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMII

KOORDYNATOR:

**Valeria Adriana Scopelliti**Chief officer – Interregional cooperation service  
Calabria Regional AdministrationTel.: 0039 0968 852057  
Email: [v.scopelliti@regcal.it](mailto:v.scopelliti@regcal.it)

KONTAKT:

**Anna Dorna**Communication Manager  
Instytut Logistyki i MagazynowaniaTel.: 0048 61 850 49 44  
E-mail: [Anna.Dorna@ilim.poznan.pl](mailto:Anna.Dorna@ilim.poznan.pl)Dołącz do nas, zapisz się do newslettera: [www.polite-project.eu](http://www.polite-project.eu)