**INTERREG V-A REPUBLIKA CZESKA - POLSKA**

# Formularz propozycji projektowej

|  |  |
| --- | --- |
| **Podmiot składający projekt:**  Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. | **Forma prawna wnioskodawcy:**  Publiczna instytucja badawcza (v.v.i.) |
| **Osoba kontaktowa**  Ing. Markéta Novotná, Grant Office CDV | |
| **Telefon:**  tel. 541 641 702, 725 552 150 | **Email:**  marketa.novotna@cdv.cz |
| **Tytuł propozycji projektowej:**  Opór przed przekroczeniem granicy w mobilności codziennej, w aspekcie transportowym | |
| **Zwięzły opis propozycji projektowej:**  Przez codzienną mobilność transgraniczną rozumiemy zbiór krótkich (jednodniowych) podróży, w które ludzie wyruszają w celu realizacji swoich standardowych potrzeb życiowych. Podróże te mogą być na przykład dojazdem do pracy, na zakupy lub w czasie wolnym.  To właśnie transgraniczna mobilność codzienna pomaga budować sieci kontaktów międzyludzkich i relacji kulturowo-ekonomicznych, a także niwelować mylące wyobrażenia o naszych sąsiadach. W ten sposób przyczynia się ona do zbliżenia sąsiednich narodów.  W oparciu o badania nad ruchem w skali transgranicznej stwierdzić można, jak istotny wpływ na zachowania ludzi w aspekcie transportu ma istnienie granicy państwowej. Wpływ ten można zbadać ilościowo za pomocą modelu dystrybucji podróży (trip distribution model), który jest standardowo wykorzystywany w dziedzinie modelowania transportu. Zgodnie z modelem dystrybucji podróży, ludzie jako cel podróży wybierają miejsca, w których zgodnie z założeniem ich potrzeby zostaną zrealizowane najlepiej. Ponadto, na ich wybór wpływa czas, który musieliby spędzić w podróży, oraz pozostałe aspekty, które należy zbadać osobno.  W przypadku codziennej mobilności transgranicznej pojawić się mogą szczególne przyczyny, które przeszkodzić mogą ludziom w wyborze celu podróży znajdującego się poza granicami kraju. Konkretny wpływ niniejszych czynników może się różnić u różnych ludzi, w różnych miejscach. Celem studium jest zanalizowanie najsilniejszych czynników istotnych w ujęciu mobilności transgranicznej.  Czynniki ograniczające codzienną mobilność transgraniczną można by roboczo (bez klasyfikacji zgodnie z siłą oddziaływania oraz roszczeń do kompletności) podzielić na:   * Ograniczenia wynikające z oferty transportowej. Kiepski dojazd do potencjalnych celów za granicą, które w rzeczywistości znajdują się bliżej niż lepiej dostępne cele na terenie kraju. Oprócz rzadkiej transgranicznej sieci transportowej, przeszkodę stanowić może również ograniczona liczba połączeń transportem publicznym. * Ograniczenia wynikające z obiektywnych różnic między krajami. Trudności wynikać mogą na przykład z nieznajomości języka sąsiadów lub konieczności płacenia za granicą inną walutą. * Ograniczenia wynikające z niewystarczającej ilości informacji. Niewystarczająca ilość informacji na temat miejsc za granicą, w których ludzie lub gospodarstwa domowe mogliby realizować swoje działania, może spowodować, że ludzie, wybierając miejsca swoich działań, nie rozważają nawet możliwości wyjazdu poza granice kraju. * Ograniczenia wynikające z subiektywnych postaw mieszkańców. Wybierając miejsca swoich działań, ludzie mogą być obciążeni postawami, które zniekształcają ich postrzeganie korzyści wynikających z realizacji tych celów za granicą. Są to zwykle stereotypy społeczne, poprzez które postrzegają oni swoich sąsiadów spoza granicy i ich kulturę. Stereotypy te zwykle podkreślają różnice między narodami i przynoszą zbędną ocenę tam, gdzie w pierwszej kolejności powinna pojawić się informacja i doświadczenie z pierwszej ręki. Stereotypy społeczne mogą raczej zniechęcić ludzi do realizacji działań za granicą.   Opracowania studyjne skoncentrowane na powyższych czterech dziedzinach, będą stanowiły próbę doprecyzowania czynników ograniczających oraz obliczenia ilościowego ich wpływu na zachowanie mieszkańców. Opracowanie będzie zatem obejmować nie tylko transportowe, ale również społeczno-geograficzne i społeczno-psychologiczne aspekty problematyki. | |
| **Miejsce realizacji projektu:**  PL i CZ | |
| **Partner:**  Samorząd lokalny na poziomie powiatu lub województwa. | |
| **Zakładany zasięg współpracy z partnerem zagranicznym:**    Zaangażowanie partnera zakładane jest w następujących aspektach: dostarczenie danych (punkty zainteresowania, informacje o zwyczajach danego społeczeństwa w dziedzinie kontaktów obywatelskich, zakupów i transportu). Ponadto liczymy na zaangażowanie partnera we współpracę w proponowaniu działań finalnych, opartych na rezultatach pracy badawczej. | |
| **Cel i produkty projektu:**  Opracowania studyjne skoncentrowane na powyższych czterech dziedzinach będą stanowić próbę doprecyzowania czynników ograniczających oraz obliczenia ilościowego ich wpływu na zachowanie mieszkańców. Opracowanie będzie zatem obejmować nie tylko transportowe, ale również społeczno-geograficzne i społeczno-psychologiczne aspekty problematyki.  Z tego, jakimi czynnikami oporu przed przekroczeniem granicy w aspekcie transportowym zajmuje się opracowanie studyjne, wynikają zakresy konkretnych działań, które będzie można zaproponować w oparciu o wyniki opracowania studyjnego i oszacować ich wpływ. Jeżeli samorząd lokalny jest zainteresowany zorganizowaniem tych kampanii, byłoby to lepsze rozwiązanie w ramach projektu.   * Propozycja działań w infrastrukturze transportowej. Analiza tego, czy oferta transportu publicznego jest wystarczająca. * Propozycja kampanii informacyjnej w celu wzmocnienia kompetencji społecznych mieszkańców wobec sąsiadów za granicą (np. rozwój zdolności językowych i wiedzy o zwyczajach lokalnych sąsiadów). * Propozycja kampanii informacyjnej w celu rozwoju wiedzy o potencjalne transgranicznym mobilności codziennej (zwłaszcza w zakresie zakupów lub spędzania wolnego czasu). * Propozycja kampanii mających na celu osłabienie negatywnego wpływu stereotypów społecznych. | |
| **Wstępne oszacowanie kosztów:**  CDV – 5 mln. CZK  Partner: ?? | |
| **Charakterystyka kosztów** *(wynagrodzenia, rzeczowe, inwestycyjne - konkretnie)***:**  CDV:  Koszty wynagrodzeń na 2 lata – ok. 3,8 mln CZK  Realizacja badań i ich ocena – 1,2 mln CZK | |
| **Stan przygotowania projektu:**  Przygotowana propozycja projektowa. | |