STRUKTURY REGULACYJNE I LEGISLACJA W TRANSPORCIE PUBLICZNYM

CZĘŚĆ 2

Materiały Szkoleniowe

sfinansowano z 6 Programowego Ramowego UE

w formie Specyficznej Akcji Wspierającej

SIXTH FRAMEWORK PROGRAMME

Wyłączną odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji ponoszą autorzy. Nie reprezentuje ona opinii Wspólnoty Europejskiej. Komisja Europejska nie jest odpowiedzialna za jakiekolwiek wykorzystanie zawartych w niej informacji.

Jak korzystać z niniejszego materiału:

Niniejszy materiał zawiera rezultaty projektów badawczych UE oraz, w niektórych przypadkach, komplementarne wyniki badań krajowych.

Część II materiałów szkoleniowych oparta jest o nowe lub zaktualizowane wyniki badań w zakresie transportu lokalnego i regionalnego. Materiały te mają za zadanie zapewnić wykładowcom i słuchaczom łatwy dostęp do opisów poszczególnych projektów i ich szczegółowych rezultatów. Przedstawiony tutaj materiał ten nie wyczerpuje tematu, lecz stanowi część szerszego materiału szkoleniowego w tej dziedzinie. Pełna lista projektów, konsorcjów i cytowanej literatury, w tym odnośników do stron internetowych, znajduje się na końcu dokumentu.

Niniejszy dokument oparty jest o wyniki badań w dziedzinie struktur regulacyjnych i legislacji w transporcie publicznym; redakcja – Maeve Kennedy Grimes i Graham Lightfoot z Mendes Limited, 2007.

Civitas – Miasto–Witalność–Zrównoważony Rozwój

MARETOPE – Zarządzanie i ocena ewolucji regulacji lokalnego transportu publicznego w Europie.

NPF-Transport Miejski – Projekt w dziedzinie krajowych struktur polityki dla transportu miejskiego

SPUTNIC – Strategie dla transportu publicznego w miastach

Spis treści

1. Zaktualizowane wyniki badań 2002-2006 1

1.1 Odniesienia do polityk UE 1

1.2 Nowe wnioski 1

MARETOPE 1

NPF- Projekt dotyczący transportu miejskiego 3

CIVITAS 4

SPUTNIC 4

1.3 Przykłady i miejsca prowadzenia badań 5

CIVITAS - MIRACLES 5

CIVITAS - TELLUS 5

CIVITAS - VIVALDI 5

CIVITAS – Berlin 5

1.4 Ćwiczenia/zadania dla modułu 6

2. Literatura i strony internetowe 7

3. Objaśnienie terminów 9

MARETOPE 9

NPF-TRANSPORT MIEJSKI 16

4. Konsorcja projektów 18

1. Zaktualizowane wyniki badań 2002-2006

1.1 Odniesienia do polityk UE

2000/0212 (COD) – COM (2005) 319

W celu wsparcia przedłożonej Parlamentowi Europejskiemu propozycji nowego rozporządzenia (2000/0212), Komisja Europejska opublikowała poprawioną propozycję rozporządzenia dotyczącego zobowiązań związanych z usługami pasażerskiego transportu publicznego w odniesieniu do usług publicznego transportu kolejowego i drogowego (COM(2005) 319). Propozycja ta miała na celu w szczególności rozwiązanie problemów wynikających z nieokreślonej sytuacji prawnej, która charakteryzuje ten sektor oraz stworzenie warunków konkurencyjności, które zaowocowałyby bardziej efektywnymi i atrakcyjnymi dla pasażerów usługami. W czerwcu 2006 Rada UE osiągnęła porozumienie polityczne odnośnie tego tekstu, zgadzając się na istotne modyfikacje. Aby rozporządzenie to weszło w życie, muszą nastąpić kolejne kroki, a mianowicie przyjęcie wspólnego stanowiska Rady, przekazanie go do Parlamentu Europejskiego, drugie czytanie i ogłoszenie rozporządzenia.

1.2 Nowe wnioski

Zakończenie projektu MARETOPE oraz uruchomienie innych projektów UE opisanych w niniejszym dokumencie pokazuje, że tematyka struktury regulacyjnej transportu publicznego jest wciąż dyskutowana na poziomach: lokalnym, regionalnym i krajowym.

MARETOPE

Do momentu ukończenia prac nad Częścią I materiałów szkoleniowych nt. struktur regulacyjnych i legislacji w transporcie publicznym nie został jeszcze opublikowany raport końcowy z projektu MARETOPE. W ramach kontynuacji Części I, ostateczne wyniki tego projektu zostaną omówione poniżej.

Misją MARETOPE było “zbadanie w zintegrowany sposób efektów zmian w strukturze prawnej i organizacyjnej lokalnego transportu publicznego”.

Badania wyjściowe wykazały, że presja na efektywność produkcyjną była bardziej efektywnie wdrażana poprzez procedury przetargowe, gdzie władze przyjmowały rolę przedsiębiorcy, jednak doświadczenia wykazały także, że głębsze zaangażowanie operatorów jest niezbędne do zmierzenia się z “nową misją” publicznego transportu, jaką jest poprawa warunków życia na obszarach miejskich. Można było również zaobserwować ogólny zwrot od kontraktów, gdzie koszty były ujmowane brutto do kosztów netto.

Badania w jaskrawy sposób pokazały, że główną siłą sprawczą zmian w większości europejskich krajów i miast były czynniki o charakterze finansowym: stopień pokrycia kosztów przez transport publiczny był uznawany za zbyt niski, zaś ilość pieniędzy przekazywanych w formie subsydiów – za zbyt wysoką. Dodatkowe zaobserwowane motywy wiązały się ze zmianami w kierunku bardziej przejrzystych, efektywnych i lepszych jakościowo usług publicznego transportu miejskiego. Bardziej szczegółowo ujmując, powody do wprowadzania zmian były następujące:

- Potrzeba zapewnienia lepszej jakości usług w celu lepszego spełnienia celów dokumentu strategicznego Sieci Obywatelskiej;
- Potrzeba bardziej efektywnego i skutecznego wydawania pieniędzy w celu osiągnięcia pozytywnej zmiany w udziale poszczególnych modułów i liczby pasażerów;
- Potrzeba wzmocnienia pozycji klientów poprzez zapewnienie im wpływu na organizację transportu publicznego;
- Potrzeba stworzenia właściwej, zrównoważonej struktury finansowej w odniesieniu do wydawania publicznych funduszy;
- Przewidywane europejskie regulacje transportu lądowego;
- Warunki życia.

Jak wskazano w raporcie końcowym, głównym utrudnieniem dla realizacji projektu MARETOPE, które zawęziło zakres wyciągniętych konkluzji, był fakt, że w większości badanych miast proces zmian zaczął się dopiero niedawno, a w niektórych innych miastach nie został nawet jeszcze wdrożony. Powoduje to znaczny brak dojrzałości samego procesu, przez co efekty nie mogą być we właściwy sposób ocenione. Problem ten był szczególnie widoczny przy sporządzaniu analizy oddziaływań, gdzie brakowało odpowiednich danych dla zmiennych używanych w analizie wyników.

Choć na obecnym etapie należy zachować ostrożność w wyciąganiu wniosków (w związku ze wspomnianą niedojrzałością procesu), dokonano pewnych przemyśleń odnośnie rozwoju narzędzi ułatwiających przyjęcie szerszej perspektywy w dziedzinie regulacji transportu publicznego.

Podstawowym narzędziem jest **otwarta metoda koordynacji**, zalecana w celu osiągnięcia lepszej koordynacji finansowej i instytucjonalnej pomiędzy rozmaitymi aktorami, których działania/decyzje wpływają na wyniki lokalnego systemu transportu publicznego i całego transportu miejskiego. Innym, dodatkowym procesem, mającym na celu osiągnięcie wspólnego zrozumienia i koordynacji między różnymi stanowiskami zainteresowanych stron, jest **budowanie konsensusu.** Ma ono na celu identyfikację obszarów wspólnych korzyści oraz próbę skonstruowania efektów “win-win” w wyniku procesu decyzyjnego. Inne rekomendacje z badań odnoszą się do zestawu ulepszeń, które władze i operatorzy powinni wprowadzić w celu dostarczenia podstawowych danych umożliwiających ocenę wyników swoich działań.

NPF- Projekt dotyczący transportu miejskiego

Projekt w dziedzinie krajowych struktur polityki dla transportu miejskiego został zlecony przez Dyrekcję Generalną Transportu i Energii Komisji Europejskiej (DG TREN) w celu oceny oddziaływania polityk dotyczących transportu miejskiego na poziomie krajowym w 15 krajach członkowskich UE.

Zastosowana w projekcie metoda benchmarkingu zawierała elementy zarówno obiektywne, jak i subiektywne. Część obiektywna obejmowała porównanie i analizę danych dotyczących szeregu wskaźników transportowych, takich jak inwestycje kapitału, podział modalny, liczba pasażerokilometrów czy koszty transportu. Część subiektywna obejmowała przeprowadzone w całej UE badanie publicznej percepcji polityki dotyczącej transportu miejskiego.

Projekt trwał od stycznia 2003 do grudnia 2005. Partnerami w projekcie byli: ISIS s.a. (Innovative Transport Solutions, Francja), Dorsch Consult (Ingenieurgesellschaft mbH, Niemcy) oraz Uniwersytet Leeds – Instytut Studiów Transportowych - (Wielka Brytania).

Według raportu końcowego, opublikowanego w listopadzie 2005, Europejska i krajowa administracja jest zainteresowana zapewnieniem efektywnych działań i wyników transportu miejskiego, choć polityki i narzędzia mające temu służyć skierowane są generalnie na poziomy regionalne i lokalne. Zasada subsydiarności obowiązująca w UE nie powinna być powodem braku działań na poziomie europejskim czy krajowym, choć, przynajmniej odnośnie poziomu europejskiego, działania powinny być skoncentrowane na wspieraniu wartościowych inicjatyw z zakresu polityk oraz monitorowaniu wyników transportu miejskiego, a nie tworzeniu konkretnej polityki transportu miejskiego (poza ogólnymi celami strategicznymi przedstawionymi w Białej Księdze Transportowej).

Na poziomie UE, tego typu wspólny zestaw europejskich celów dla transportu miejskiego powinien zostać umieszczony w szczegółowym dokumencie podobnym do Białej Księgi Transportowej, ale specjalnie dostosowanym do transportu miejskiego (możliwa byłaby również rewizja samej Białej Księgi). Nie powinna być to konkretna strategia, jako że nie mieści się to w polu działania UE, ale raczej wizja gromadząca cele na wysokim poziomie (odnoszące się do bezpieczeństwa, środowiska, równowagi modalnej itp.), jednak w odniesieniu do warunków miejskich. Dostarczyłoby to wskazówek władzom lokalnym i regionalnym i pomogłoby jasno określić obszary zainteresowania na poziomie europejskim (kluczowe efekty), jednocześnie podkreślając, że kwestie konkretnych polityk pozostają zdecentralizowane. Jest to spójne z rekomendacją Grupy Roboczej nt. Zrównoważonego Transportu Miejskiego, mówiącej, że powinna być wypracowana jasna wizja na poziomie UE odnośnie zrównoważonego transportu miejskiego. Patrz: *Working Group on Sustainable Urban Transport, Final Report*, Komisja Europejska, DG Środowisko, styczeń 2004.

CIVITAS

Inicjatywa CIVITAS (Miasto-Witalność-Zrównoważony Rozwój) pomaga miastom stworzyć bardziej zrównoważony, czysty i efektywny energetycznie system transportu miejskiego poprzez wdrożenie i ewaluację ambitnego, zintegrowanego zestawu działań technologicznych i strategicznych.

Przy pomocy inicjatywy CIVITAS, Komisja Europejska chce doprowadzić do przełomu w podejmowaniu decyzji, wspierając i oceniając wdrażanie ambitnych, zintegrowanych strategii transportu miejskiego, które powinny przynieść realną poprawę warunków życia przeciętnego europejskiego obywatela.

CIVITAS I rozpoczęła się na początku 2002 (w ramach 5 Ramowego Programu Badawczego); CIVITAS II rozpoczęła się na początku 2005 (w ramach 6 Ramowego Programu Badawczego). W ramach CIVITAS I (2002-2006), w 4 projektach demonstracyjnych zebranych było 19 miast, natomiast w CIVITAS II (2005-2009) bierze udział 17 miast w 4 projektach demonstracyjnych. Jednym z celów projektu CIVITAS jest wdrożenie zintegrowanych pakietów technologii i polityk w dziedzinie energii i transportu, obejmujących 8 kategorii działań.

SPUTNIC

Projekt “Strategie dla transportu publicznego w miastach” (SPUTNIC) jest nowym projektem finansowanym przez Komisję Europejską w ramach 6 Programu Ramowego. SPUTNIC odnosi się do wyzwań, czekających na lokalne i regionalne systemy transportowe w okresie transformacji. Do wyzwań tych należy pojawienie się konkurencji, zmiany struktur organizacyjnych i coraz bardziej ograniczone środki finansowe.

SPUTNIC ma za zadanie pomóc uczynić systemy transportu publicznego bardziej atrakcyjnymi i efektywnymi, poprzez dostarczenie:

- wsparcia zainteresowanych podmiotów w przewidywaniu i przygotowywaniu się do pojawiających się wyzwań;
- przeglądu najbardziej aktualniej wiedzy i badań; oraz
- szczegółowych wytycznych i praktycznych narzędzi.

Pierwsza Sesja Plenarna SPUTNIC odbyła się 23-24 listopada 2006 w Budapeszcie na Węgrzech. Będzie to projekt, któremu warto się przyglądać w ciągu najbliższego roku.

1.3 Przykłady i miejsca prowadzenia badań

CIVITAS - MIRACLES

CIVITAS - MIRACLES to projekt, który zgromadził cztery duże europejskie miasta: Rzym (Włochy), Barcelonę (Hiszpania), Winchester (Wielka Brytania) oraz Cork (Irlandia). Projekt MIRACLES odpowiada na wezwanie Komisji Europejskiej do działań na rzecz bardziej przyjaznego środowisku i efektywnego transportu miejskiego poprzez radykalne strategie dla Czystego Transportu Miejskiego.

http://www.civitas-initiative.org/project_sheet?lan=en&id=8

CIVITAS - TELLUS

CIVITAS - TELLUS zebrał pięć miast, które mają zademonstrować, że zintegrowane polityki transportowe mogą istotnie przyczynić się do walki z aktualnymi problemami transportowymi w Europie: Rotterdam (Holandia), Berlin (Niemcy), Goeteborg (Szwecja), Gdynia (Polska) oraz Bukareszt (Rumunia).

http://www.civitas-initiative.org/project_sheet?lan=en&id=7

CIVITAS - VIVALDI

Inicjatywa CIVITAS - VIVALDI obejmuje Aalborg (Dania), Bremę (Niemcy), Bristol (Wielka Brytania), Kowno (Litwa) oraz Nantes (Francja), w celu walki z zagęszczeniem ruchu i zanieczyszczeniem powietrza przy wykorzystaniu działań, które ambitnie i spójnie odnoszą się do polityki energetycznej i transportu miejskiego.

http://www.civitas-initiative.org/project_sheet?lan=en&id=6

CIVITAS – Berlin

Przyszłościowe Zarządzanie i Zapewnienie Jakości Miejskiego Transportu Publicznego. Berliński projekt dostarcza wglądu, w jaki sposób transportu publiczny może być zorganizowany efektywnie, tak aby w przyszłości mógł skutecznie przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju miast. Projekt może mieć swój wkład odnośnie potrzeb związanych z decyzjami politycznymi.

http://www.civitas-initiative.org/measure_sheet.phtml?lan=en&id=160

1.4 Ćwiczenia/zadania dla modułu

Poniższe ćwiczenia/zadania domowe nie są jedynymi możliwymi i nie wyczerpują tematu. Systemy edukacyjne różnią się w różnych krajach europejskich i dlatego ćwiczenia te należy traktować indykatywnie. Określenie propozycji ćwiczeń nie oznacza, że prowadzący szkolenie nie może zaproponować słuchaczom innych ćwiczeń, w ramach poszerzenia wiedzy w tej dziedzinie.

1. Proszę zapoznać się z obecną, zmienioną propozycją Komisji Europejskiej rozporządzenia dotyczącego zobowiązań związanych z usługami pasażerskiego transportu publicznego w odniesieniu do usług publicznego transportu kolejowego i drogowego (COM(2005) 319), wraz ze stanowiskami Jonathana Goldberga z EMTA oraz Rady Europejskich Miast i Regionów. Proszę określić, które elementy propozycji dotyczyłyby reprezentowanego przez Państwa systemu transportowego. W krótkiej notatce, proszę określić listę elementów, które mogłyby być przedłożone organom decyzyjnym w dziedzinie transportu w Państwa regionie.
2. Jakiej metody użyliby Państwo do osiągnięcia lepszej koordynacji instytucjonalnej i finansowej pomiędzy poszczególnymi aktorami zaangażowanymi w podejmowanie decyzji odnośnie systemu transportowego w Państwa regionie? Proszę krótko rozpisać podejście, jakie przyjęliby Państwo, aby uwzględnić wszystkie zainteresowane strony.

2. Literatura i strony internetowe

Do przygotowania niniejszego materiału posłużyła poniższa literatura i strony internetowe. Znaleźć tam można więcej informacji, rezultaty projektów oraz studia przypadków dobrej / najlepszej praktyki. Proszę pamiętać, że strony internetowe po pewnym czasie mogą zostać zamknięte.

Odniesienia do polityk UE

Wstępne propozycje opublikowane przez Komisję Europejską:

- COM(2000)7, opublikowana 27 lipca 2000
- COM(2002)107, opublikowana 21 lutego 2002
- COM(2005)319, opublikowana 20 lipca 2005

Raport Parlamentu UE (Pierwsze czytanie): A5-0364/2001, opublikowany 18 października 2001

Opinia COR (Komisja Regionów): CDR/2005/255/ - przyjęta 16 lutego 2006

http://ec.europa.eu/transport/

Stanowiska organizacji krajowych lub międzynarodowych:

- **UITP** (Union Internationale des Transports Publics / International Association of Public Transport – Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego):

  Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on Public Passenger Transport Services by Rail and by Road. (Propozycja rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nt. kolejowych i drogowych usług transportu pasażerskiego, kwiecień 2006)

  http://www.uitp.com/eupolicy/positions/2006/04/PSRPosition_EN.pdf

- **CEMR** (Council of European Municipalities and Regions – Rada Europejskich Miast i Regionów):

  Stanowisko CEMR nt. propozycji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nt. kolejowych i drogowych usług transportu pasażerskiego *(COM (2005) 319 final)* (02/04/2006 - CEMR Position Paper)

  http://www.ccre.org/prises_de_positions_detail_en.htm?ID=57

- **EMTA** (European Metropolitan Transport Authorities – Europejskie Zarządy Transportu Miejskiego):

  The revised proposal for a regulation of PSO in public transport (Zrewidowana propozycja regulacji PSO w transporcie publicznym) oraz New orientation for EU Transport Policy (Nowa orientacja polityki transportowej UE) (Biuletyn EMTA, lipiec 2006). http://www.emta.com/IMG/pdf/emta_news_25_light.pdf

  Stanowisko nt. propozycji rozporządzenia dotyczącego zobowiązań usług publicznych w dziedzinie transportu publicznego COM(2005)319 (maj 2006) (Aktualizacja dotycząca stanowiska EMTA na stronie internetowej z września 2006) http://www.emta.com/article.php3?id_article=270

  Draft EU Regulation On Public Service Requirements with Consequences For Local Public Transport? (Propozycja regulacji UE nt. wymogów dla usług publicznych z konsekwencjami dla lokalnego transportu publicznego?), Jonathan Goldberg, EMTA (2006) www.aetransport.org/lc_files/files/LPT01i_Goldberg.pdf

Nowe konkluzje

MARETOPE Podręcznik MARETOPE 03/10/2003

Maretope Handbook

NFP-Urban Transport Project

Raport końcowy projektu NFP – Transport Miejski (11/ 2005)
http://www.npf-urbantransport.org/dwn/NPF-UT%20D5.5_Final%20Report%20Nov2005.pdf

SPUTNIC Strona internetowa projektu "Strategie dla transportu publicznego w miastach" (projekt w trakcie realizacji)

http://sputnicproject.eu/

KOMISJA EUROPEJSKA

Transport Research in the European Research Area: A guide to European, international and national programmes and projects. (Badania Transportu w Europejskim Obszarze Badawczym: Przewodnik po europejskich, międzynarodowych i krajowych programach i projektach, 2006)
http://ec.europa.eu/transport/extra/web/downloadfunction.cfm?docname=static%2Fprog%5Fguide%2Epdf&apptype=application/pdf&UpDown=Down

3. Objaśnienie terminów

Zawartość niniejszego słowniczka pochodzi z podręcznika z projektu MARETOPE (przy czym w oryginalnej wersji, gdzie terminy nie były ułożone według alfabetu, niektóre z nich miały dwie definicje; poniżej zamieszczono obydwie z nich). Definicje w kolorze zielonym znalazły się w Części 1. Ponadto, terminy zaczerpnięto również z raportu końcowego projektu TPF-Transport Miejski.

MARETOPE

Dostępność: Standardową definicją dostępności jest "łatwość w dotarciu do określonych celów podróży" i może ona obejmować rzeczywiste lub odczuwane koszty w wymiarze czasu lub pieniędzy, przebytej odległości, poziomu komfortu, dostępności i niezawodności transportu publicznego lub jakiejkolwiek kombinacji tych czynników. W MARETOPE, pomiar dostępności dotyczył będzie głównie dostępności (obecności) transportu publicznego.

Efektywność alokacyjna: Odnosi się do produkcji dóbr lub usług, które najlepiej spełniają preferencje konsumentów, co wyraża się w ich gotowości do zapłacenia towarzyszących tym produktom lub usługom (efektywnych kosztowo) cen.

Efektywność alokacyjna: Zdolność do produkcji właściwego zestawu efektów w sensie ilościowym i jakościowym, we właściwych cenach.

Alokacja zasobów: decyzje do podjęcia dotyczące konfliktu alokacji budżetu i/lub zasobów w ramach jednej organizacji

Autoryzacja: ekskluzywne lub nieekskluzywne prawo do prowadzenia określonych usług, o które to prawo (licencjonowany) 'operator' może się ubiegać u kompetentnych władz. W przypadku ekskluzywnej autoryzacji, inni 'operatorzy' są wykluczeni z dostarczania tych samych usług na tych samych warunkach. Procedura autoryzacji pozwala sprawdzić, czy kandydat na operatora spełnia wszystkie niezbędne (obiektywne i niedyskryminujące) wymogi prawne i administracyjne.

Władza: rząd lub (podległa mu) administracja. [Uwaga: odnosząc się do władzy, mamy na myśli, jeśli nie zaznaczono inaczej, cały rząd (na odpowiednim poziomie – krajowym, regionalnym lub lokalnym), włączając w to jego personel pomocniczy - służbę cywilną.]

Bariera: coś, co powoduje opóźnienie, uniemożliwia lub ogranicza postęp lub ruch. W procesie o charakterze ewolucyjnym bariery istnieją przez cały czas, są one częścią naturalnej dynamiki przyczynowo-skutkowej. Mogą być widoczne lub nie, co ogranicza świadomość decydentów, a w konsekwencji ich działania.

Bariery behawioralne: bariery te wynikają z subiektywnych cech zachowania poszczególnych podmiotów.

Benchmarking: Systematyczne porównanie wyników organizacji w odniesieniu do innych działów/gałęzi (benchmarking wewnętrzny) lub innych organizacji, konkurencji lub liderów danej gałęzi przemysłu (benchmarking zewnętrzny), co jest metodą dzielenia się wiedzą i doświadczeń dotyczących "najlepszych praktyk", w celu wprowadzenia zmian przynoszących poprawę.

Poziom pomiędzy aktorami: bariery uniemożliwiające lub komplikujące relacje pomiędzy aktorami lokalnego transportu publicznego.

Problemy z możliwościami: (zainteresowane strony nie są wstanie wesprzeć zmiany). Może to dotyczyć braku instrumentów, personelu, umiejętności, doświadczenia i kompetencji u poszczególnych zainteresowanych stron, co uniemożliwia wdrożenie procesu zmian.

Karta obywatelska: Dokument określający, których usług oczekują obywatele i wyznaczający zobowiązania usług publicznych wobec nich; ich poglądy są brane pod uwagę w trakcie rewizji karty.

Zamknięty rynek: (tymczasowo nieokreślony monopol) operatorzy chronieni są ekskluzywnymi prawami i nie działają żadne elementy konkurencji.

Koncesja: Koncesja jest umową między władzą i wybranym przez nią (licencjonowanym) 'operatorem', w myśl której władza przekazuje 'operatorowi' wykonanie usługi publicznej, leżącej w zakresie jej odpowiedzialności, a 'operator' zgadza się dostarczać usługi w zamian za ekskluzywne lub nieekskluzywne prawo do prowadzenia usługi lub tego typu prawo wraz z opłatą. Koncesja może mieć kilka form prawnych; jednak jest to zawsze rodzaj umowy ze względu na konieczność jej akceptacji przez operatora (nawet jeśli jest ona bardzo elementarna). Franczyza usług kolejowych w Wielkiej Brytanii jest formą koncesji (preferujemy ograniczenie terminu 'franchising' do jego zwyczajnego znaczenia – tak jak w przypadku np. McDonald's – aby uniknąć nieporozumień).

Konflikt interesów: (zainteresowane strony nie chcą poprzeć zmiany). Reforma określa pozytywne i negatywne konsekwencje dla zainteresowanych stron, które reagują na nie pozytywnie lub negatywnie.

Ciągła poprawa (trwająca poprawa): Potrzeba ciągłego dostosowania struktury usług i procesów w samej organizacji dostarczyciela usług, w celu utrzymania lub zwiększania ich wartości, co pozwala na identyfikację ich mocnych i słabych stron (QUATTRO)

Relacje umowne: wybór zachęt (relacji umownych) pomiędzy aktorami, w zakresie określonym przez prawo, regulacje i formy organizacyjne.

Kontrolowana konkurencja: (konkurencja o rynek) przyznawanie ekskluzywnych praw (obowiązujących w pewnym okresie) odbywa się poprzez procedury przetargowe otwarte dla wszystkich konkurujących ze sobą operatorów;

Analiza kosztów i korzyści: Termin używany do opisu analizy, w której badane są różne opcje i oceniane ich relatywne korzyści, poprzez ilościowe określanie w wartościach pieniężnych możliwie jak największego zakresu kosztów i korzyści, w tym pozycji, dla których rynek nie dostarcza satysfakcjonującej miary wartości. Podstawą kwantyfikacji monetarnej jest zazwyczaj gotowość do zapłacenia lub uzyskania rekompensaty za korzyści i straty.

Analiza efektywności kosztowej: Termin używany do opisania analizy, gdzie badane są opcje prowadzące do uzyskania takich samych, lub podobnych korzyści oraz gdzie ocenia się ich relatywną wartość przez kwantyfikację i porównanie towarzyszących im kosztów.

Efektywność kosztowa: Odnosi się do produkcji dóbr i usług (o określonej jakości) przy możliwie minimalnych kosztach.

Kryterium: Jedno z wielu działań, w stosunku do którego oceniane i porównywane są opcje, w ramach *analizy wielokryterialnej*, odnośnie stopnia, w jakim realizują one cele.

Ustrój kulturowo-społeczny: orientacja kulturowa, ideologiczna, polityczna i społeczna.

Karta klienta: Dokument szczegółowo przedstawiający zobowiązania wobec klienta, wyznaczający standardy pracy operatora i standardy oceny wyników operatora oraz tego, w jaki sposób opiekuje się klientem, udziela rekompensat w przypadku awarii oraz w jaki sposób klienci mogą kontaktować się z operatorem

Satysfakcja klienta: Ogólny poziom zaspokojenia oczekiwań klientów, mierzalny jako procent oczekiwań klientów, który został faktycznie zaspokojony.

Deregulować: ograniczać ilość regulacji władz odnośnie działań rynkowych dostarczycieli usług

Deregulacja: (konkurencja rynkowa) nie istnieją ekskluzywne prawa, a transport publiczny regulowany jest prawami rynku.

Projektowanie: podczas tworzenia planów zmian związanych z odczuwaniem konkretnej potrzeby, możliwości lub zagrożenia; definicja celów strategicznych; definicja celów taktycznych; zasadnicze projektowanie i uszczegółowienie propozycji; ewaluacja rozwiązań alternatywnych; oraz finalne podjęcie decyzji odnośnie wdrożenia proponowanej zmiany.

Efektywność dynamiczna: Alokacja zasobów w wielu okresach, która maksymalizuje aktualną wartość korzyści netto z wykorzystania zasobów. W tym przypadku nie tylko wymiar korzyści i kosztów jest istotny, lecz również ramy czasowe.

Efektywność ekonomiczna: Zdolność do produkcji właściwego zestawu efektów w sensie ilościowym i jakościowym w określonym czasie, we właściwych cenach i przy najmniejszych kosztach; tj. zdolność do osiągnięcia efektywności alokacyjnej, produkcyjnej i dynamicznej.

Efektywność ekonomiczna: Odnosi się do kombinacji efektywności alokacyjnej i efektywności kosztowej.

Skuteczność: Stopień, w jakim osiągnięte zostały określone cele. Skuteczność może odnosić się do osiągnięcia celów pojedynczej firmy lub całego społeczeństwa. Zazwyczaj analiza skuteczności jest ograniczona do rozważania konsekwencji danej produkcji dla wybranej grupy docelowej. Ta grupa docelowa może obejmować całe społeczeństwo. W kontekście projektu MARETOPE, skuteczność odnosić się będzie do sukcesu w przyciąganiu klientów do lokalnego systemu transportu publicznego zarówno w wartościach absolutnych (liczba pasażerów) jak i względnych (udział w rynku).

Skuteczność: Osiągnięcie założonych celów. Działanie przynoszące efekty w postaci zdefiniowanego lub pożądanego rezultatu w sensie ekonomicznym..

Efekty: Patrz *oddziaływania.*

Efektywność: Patrz *efektywność alokacyjna, efektywność dynamiczna, efektywność ekonomiczna, efektywność produkcyjna, efektywność techniczna.*

Oczekiwana jakość: Poziom jakości żądany przez klienta, możliwy do zdefiniowania explicite lub implicite.

Faktyczne bariery: bariery te są powodowane przez obiektywnie możliwe do zidentyfikowania cechy ustroju transportu publicznego, co czyni realizację jego celów trudną, mało prawdopodobną lub iluzoryczną.

Narzędzie strukturalne: zmienia zasady gry, włączając w to zarządzanie i ustalenia umowne. Hipoteza była taka, że narzędzia strukturalne tworzone są w wielu wypadkach po to, aby pokonać bariery faktyczne i informacyjne. Narzędzia przeznaczone do ułatwienia przyjęcia zdefiniowanej zmiany, tj. do poprawy lub wyjaśnienia zasad gry, ale nie do ich zmiany, powinny być nazywane narzędziami procesowymi.

Wyniki przemysłowe: Koncepcja definiowania wyników odnosząca się do transformacji nakładów w efekty. W tym sensie wyniki przemysłowe są tożsame z pojęciem produktywności (które będzie stosowane w badaniach w pakiecie roboczym 3).

Oddziaływania: Zmiana wartości danej spowodowana przez możliwe do zidentyfikowania czynniki. Szczególnie istotne będą oddziaływania odnoszące się do czynników, które można kontrolować, takich jak instrumenty polityki np. fiskalnej, regulacyjnej lub działań fizycznych.

Wdrażanie (implementacja): w trakcie wdrażania planów, np. podjęcia niezbędnych zmian instytucjonalnych umożliwiających wdrożenie pożądanych działań strategicznych.

Asymetria informacji: (zainteresowane strony są przekonane, że nie mogą wesprzeć zmiany). Zainteresowane strony nie posiadają wystarczających / prawidłowych informacji lub percepcji procesu reformy.

Bariery informacyjne: bariery te są efektem braku informacji dostępnej dla aktorów, odnośnie ustroju i jego potencjału.

Nakłady: Czynniki produkcji używane w procesie produkcji do generowania efektów. Nakłady obejmują kategorie takie jak praca, materiały i kapitał, z których każdą można dalej dezagregować.

Lokalny ustrój: prawo, któremu podporządkowany jest transport publiczny.

Liberalizować: ułatwiać autonomiczne wejście na rynek

Licencja: prawo do rozpoczęcia działań operatora transportu pasażerskiego. Licencja jest przyznawana na bazie kwalifikacji (takich jak np. dobra reputacja, sytuacja finansowa, kompetencje zawodowe), które potwierdzają zdolność do pełnienia funkcji operatora. Licencja dotyczy zatem dostępu do wykonywania zawodu.

Konkurencja rynkowa: Konkurencja między licznymi przedsiębiorstwami na jednym rynku, które walczą ze sobą, aby sprzedać swoje produkty i usługi, wyznaczając ceny, które są możliwe przy uwzględnieniu kosztów własnych i warunków na rynku.

Zagrożenie rynkowe: Cecha niektórych rynków, gdzie obecne przedsiębiorstwa zagrożone są przez potencjalnych nowych graczy, co powoduje warunki efektywności bez istnienia warunków doskonałej konkurencji. Baumol, Panzar i Willing (1982) uważają, że zagrożone rynki gwarantują korzyści społeczne typowe dla idealnych rynków bez konieczności przyjmowania mocnych założeń odnośnie liczby przedsiębiorstw, które muszą działać na rynku. Shepherd (1984) zaobserwował, że rezultaty te są prawdziwe tylko przy następujących założeniach:
- wejście na rynek jest darmowe i nieograniczone.
- wejście na rynek jest całkowite.
- wejście na rynek jest idealnie odwracalne.

Zawodność rynku: Sytuacja, w której rynek generuje nieefektywne rezultaty wskutek występowania dowolnego z poniższych czynników:
- niedoskonała konkurencja,
- naturalny monopol,
- dobra publiczne,
- koszty zewnętrzne,
- wspólna własność dóbr,
- brak doskonałej i symetrycznej informacji,
- niekompletne rynki.

Analiza wielokryterialna: Analiza wielokryterialna może być używana do opisania jakiegokolwiek podejścia strukturalnego do ustalania preferencji odnośnie alternatywnych opcji, gdzie opcje te prowadzą do osiągnięcia kilku celów.

Poziom operacyjny: zarządzanie zasobami w terenie (personel, infrastruktura i pojazdy).

Organizacyjne formy zarządzania: wybór formy organizacyjnej przez władze i operatorów, w zakresie określonym przez istniejące prawo i regulacje.

Władze organizujące transport to władze posiadające uprawnienia oraz, ewentualnie, zobowiązanie, do zorganizowania (tj. stworzenia) usług transportu pasażerskiego na podległym im obszarze. W takiej strukturze przedsiębiorstwa transportowe działają w imieniu władzy transportowej.

Wyniki: Rezultat(y) procesu produkcyjnego. Wyniki mogą być podzielone na kategorie wyników pośrednich i wyników finalnych. W przypadku transportu publicznego, przykładem miary wyniku pośredniego może być liczba dostępnych godzin prowadzenia pojazdów, natomiast przykładem efektu finalnego może być liczba pojazdo-kilometrów lub pasażerskich miejsc-kilometrów.

Partnerstwo (partnerstwo podróży): Umowa lub seria umów między Władzami, Instytucjami Kontraktującymi i Operatorami, zaprojektowanych w celach operacyjnych na poziomie roboczym, mających pozwolić osiągnąć cele biznesowe każdej ze stron umowy, jednak bez jakiejkolwiek formalnej odpowiedzialności.

Odczuwana jakość: Poziom jakości odczuwany, mniej lub bardziej obiektywnie, przez pasażerów w trakcie podróży.

Planowana jakość: Poziom jakości, który przedsiębiorstwo stara się zapewnić pasażerom w oparciu o percepcję spodziewanej jakości, ograniczenia zewnętrzne i warunki finansowe.

Prywatyzować: sprzedawać (osobom indywidualnym, na giełdzie…) dawne państwowe (miejskie,…) mienie, takie jak przedsiębiorstwa

Narzędzie procesowe: Poprawi dostosowanie do zdefiniowanej zmiany. Narzędziem procesowym może być działanie, które ułatwia wymianę informacji między poziomami administracji. Uznano, że takie narzędzia mogą pozwolić pokonać bariery faktyczne, bariery informacyjne, czy bariery behawioralne.

Proces produkcyjny: Kompleksowe i powiązane działania, poprzez które nakłady są połączone i przetransformowane w efekty.

Efektywność produkcyjna: Zdolność do produkcji określonej kombinacji efektów przy minimalnym koszcie. Niezbędnym warunkiem (choć niewystarczającym) dla efektywności produkcyjnej jest efektywność techniczna (dana kombinacja efektów powstaje przy najmniejszej ilości nakładów).

Produktywność: Ilość efektów w przeliczeniu na jednostkę nakładów, osiągniętych przez firmę, przemysł czy gospodarkę. Częściowa miara produktywności obejmuje efekt na jednostkę konkretnego czynnika produkcji (np. miara produktywności pracy). Całkowita produktywność czynnika zawiera miarę efektu na jednostkę złożonych nakładów.

Podaż usług transportu publicznego: Usługi oferowane przez transport publiczny obywatelom. Będzie to zdeterminowane przez zasoby dostępne dla transportu publicznego, wyniki produktywności oraz zdolność do zaprojektowania sieci.

Partnerstwo jakości: Porozumienie nie mające charakteru umowy, dotyczące współpracy pomiędzy stronami z sektora publicznego i prywatnego, które mają wspólny interes w promowaniu transportu publicznego.

Realizacja: na etapie po wdrożeniu planu, kiedy to rezultaty zmian stają się widoczne.

Realizowana jakość: Poziom jakości, który jest osiągany na co dzień w normalnych warunkach operacyjnych.

Ustrój regulacyjny: ogólne zasady, co do których odnosi się w swoim zakresie prawo.

Władze regulacyjne transportu to władze posiadające pewne uprawnienia do regulacji działań przedsiębiorstw transportowych na rynku transportu pasażerskiego. Uprawnienia takich władz mogą znacznie się różnić w zależności od struktury prawnej w rozważanym kraju: od bardzo słabej regulacji wolnego rynku do bardzo silnych regulatorów o uprawnieniach zbliżonych do władz organizujących. Przedsiębiorstwa transportowe w takiej strukturze uważa się za niezależne firmy (prywatne lub publiczne), działające z własnej inicjatywy na rynku.

Zasoby: Czynniki używane pośrednio lub bezpośrednio do produkcji efektów w ramach procesu produkcyjnego. Czynniki, które są używane bezpośrednio w procesie produkcyjnym, nazywane są nakładami. Wszystkie nakłady są więc zasobami, ale nie wszystkie zasoby są nakładami. Przykładowo, parking dla pracowników przedsiębiorstwa autobusowego jest zasobem, ale nie nakładem.

Narzędzie zasobowe: poprawia sytuację finansową i/lub zdolności instytucjonalne aktorów i/lub lokalnego systemu transportu publicznego. Przyjmowano hipotezę, że narzędzia zasobowe były często, choć nie zawsze, projektowane w celu pokonywania barier faktycznych. Narzędzia, które zwiększają kompetencje podmiotu powinny być nazywane narzędziami procesowymi.

Sekwencje barier: bariera, która może indukować powstawanie kolejnych.

Zestawy barier: współistniejące i wzmacniające się wzajemnie bariery.

Efekty społeczne: Ta kategoria oddziaływań dotyczy konsekwencji konkretnych zmian strategicznych dla dystrybucji dobrobytu jednostek i społeczności. Kluczowe wskaźniki mogą więc odnosić się do dystrybucji dochodów, ubóstwa i wykluczenia społecznego.

Zainteresowane strony: Grupy ludzi powiązane ze sobą w sposób formalnie lub nieformalnie zdefiniowany, którzy mogą coś zyskać lub stracić wskutek danego zestawu działań czy scenariuszy. W przypadku MARETOPE, dotyczy to rozmaitych działań z szerokiej kategorii inicjatyw związanych z reformą regulacji.

Analiza zainteresowanych stron: Termin używany do opisania analizy oddziaływań działań na poszczególne zainteresowane strony. Analiza obejmuje identyfikację kategorii zainteresowanych stron, ocenę ich interesów i stanowisk, ocenę konsekwencji działań dla zainteresowanych stron oraz ich reakcji, rekomendacje dla odniesienia się do potrzeb i interesów zainteresowanych stron.

Poziom strategiczny: sformułowanie celów lokalnego systemu transportu publicznego (ogólna definicja polityk, formy organizacyjne zarządzania oraz charakterystyki usług transportowych).

Poziom systemowy: bariery dotyczące lokalnego systemu transportu publicznego jako całości.

Poziom taktyczny: precyzyjne projektowanie usług transportowych (trasy, pojazdy, rozkłady jazdy, taryfy, informacja…).

Efektywność techniczna: Zdolność do wypracowania określonej kombinacji efektów przy minimum nakładów (albo zdolność do maksymalizacji efektów przy danych nakładach).

Narzędzie: instrument używany do ograniczenia skutków albo całkowitej neutralizacji bariery. Narzędzia nie powstają naturalnie w wyniku interakcji pomiędzy podmiotami, wymagają interwencji analityków nakierowanej na podejmowanie decyzji.

Kompleksowe Zarządzanie Jakością: Podejście do zarządzania, które integruje wszystkie funkcje i procesy w organizacji w celu osiągnięcia trwałej poprawy jakości dóbr i usług (ISO 8402). To podejście do zarządzania jakością obejmuje wszystkie aktywności związane z całościowym zarządzaniem, które determinuje politykę jakości, cele, podział odpowiedzialności oraz ich wdrażanie poprzez środki takie jak planowanie jakości, kontrolę jakości, potwierdzenie jakości i poprawę jakości (QUATTRO).

Agencje planowania transportu są specyficznymi (częściowo) niezależnymi instytucjami stworzonymi przez ‘władzę’ (zwłaszcza władzę transportową) w celu profesjonalnego administrowania szeregiem zadań związanych z planowaniem usług transportowych w regionie będącym w kompetencji tej władzy. Może to obejmować zawieranie kontraktów (co może się odbywać w drodze konkurencyjnych przetargów) z operatorami transportu.

Użyteczność: Termin stosowany w teorii ekonomicznej odnoszący się do miary satysfakcji osiągniętej w wyniku danej działalności ekonomicznej (tj. konsumpcji dóbr i usług lub sprzedaży czynników usług).

Kryterium dobrobytu: Zmiana, w wyniku której przynajmniej jeden członek społeczności znajduje się w lepszej sytuacji, a żaden w gorszej, jest korzyścią Pareto. Często restrykcyjne kryterium dobrobytu zastępowane jest kryterium potencjalnego dobrobytu: zmiana uznawana jest za poprawę, jeśli zasadniczo jest możliwe zachowanie rzeczywistej korzyści Pareto poprzez połączenie zmiany z odpowiednim zestawem przepływów pieniędzy pomiędzy wygranymi a przegranymi – nawet jeśli faktycznie transfery te nie będą miały miejsca. Kryterium potencjalnej korzyści jest blisko powiązane z analizą kosztów i korzyści (cost-benefit analysis, CBA), gdzie oddziaływaniom danej zmiany przypisuje się wartość pieniężną i są one agregowane.

Ekonomia dobrobytu: Badanie, jak alokacja zasobów wpływa na dobrobyt gospodarczy.

Na poziomie aktora: bariery dotykające organizację pojedynczego aktora.

NPF-TRANSPORT MIEJSKI

AKRONIMY z raportu końcowego z projektu NPF – Transport Miejski

BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (Niemieckie Federalne Ministerstwo Transportu, Budownictwa I Mieszkalnictwa)
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Austriackie Federalne Ministerstwo Transportu, Innowacji i Technologii)
CARE	Community database on Accidents on the Roads in Europe - Wspólnotowa baza danych wypadków na drogach w Europie (baza danych wypadków UE)
CATI	Computer Aided Telephone Interviews – Wspomagane komputerowo wywiady telefoniczne
CEN	Comité Européen de Normalisation/European Committee for Standardisation – Europejski Komitet Standaryzacji
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux de Transport et l'Urbanisme (Francuski rządowy ośrodek badań transportu i miast)
CO^2	Dwutlenek węgla
DfT	UK Department for Transport – Brytyjski Departament Transportu
DG-TREN	Directorate General for Transport and Energy – Dyrekcja Generalna Transportu i Energii
EC	European Commission – Komisja Europejska
ECMT	European Conference of Ministers of Transport – Europejska Konferencja Ministrów Transportu
EEA	European Environment Agency – Europejska Agencja Środowiska
ELTIS	European Local Transport Information Service – Europejski Serwis Informacyjny Lokalnego Transportu
ETSC	European Transport Safety Council – Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu
EU	European Union – Unia Europejska
EU-15	"stara piętnastka" krajów członkowskich UE (do 2004)
GART	Groupement des Autorités Responsables de Transports (Francuskie stowarzyszenie zarządów transportu publicznego)

GDP	Gross Domestic Product – Produkt Krajowy Brutto
IEA	International Energy Association – Międzynarodowe Stowarzyszenie Energetyczne
ksi	Killed or seriously injured – zabici lub ciężko ranni
ktoe	Thousand tonnes oil equivalent – równoważnik tysiąca ton ropy
LRT	Light Rapid Transit – Szybki, Lekki Transport
mtoe	Million tonnes oil equivalent – milion ton ekwiwalentu ropy
NOX	Nitrogen Oxides – tlenki azotu
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
pkm	Passenger-kilometre - pasażerokilometr
PM10	Particle matter – cząstka stała
PPP	Purchasing Power Parities – parytet siły nabywczej
PT	Public Transport – transport publiczny
SIKA	Statens Institut för Kommunikations Analys (Szwedziki Instytut Analiz Transportu i Komunikacji)
TERM	Transport and Environment Reporting Mechanism – Mechanizm raportowania dla transportu i środowiska
UK	United Kingdom – Zjednoczone Królestwo
UN	United Nations – Organizacja Narodów Zjednoczonych
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe – Europejska Komisja Gospodarcza ONZ
VHC	Volatile Hydrocarbons – szkodliwe węglowodory

4. Konsorcja projektów

MARETOPE – Zarządzanie i ocena ewolucji regulacji lokalnego transportu publicznego w Europie.

Konsorcjum - MARETOPE:	
Koordynator Projektu: TIS.PT, Consultores em Transportes, Inovação e Sistemas	PT
NTUA, Narodowy Uniwersytet Techniczny w Atenach	EL
NEA, Badania i Szkolenia Transportowe	NL
ERASMUS, Uniwersytet Erazma w Rotterdamie	NL
ISIS, Instituto di Studi per l'Informatica e I Sistemi	IT
TSU, Chancellor Masters and Scholars of the University of Oxford	UK
HGL, Halcrow Group Limited	UK
TOI, Instytut Ekonomii Transportu	NO
LT Consultants, Ltd.	FI
HUR, Hovedstadens Udviklingsrad / Trafikdivisionen (former HT)	DK
TRANSTEC – Consult, TransTec Transport und Technologie Consult Hannover GmbH	DE
HVV, Hamburger Verkehrsverbund GmbH	DE
FGM-AMOR, Forschungsgesellsschaft Mobilitaet	AT
INFRAS	CH
ENPC, École Nationale des Ponts et Chaussés	FR
TRANSMAN, Transman Consulting for Transport System Management Ltd	HU

SPUTNIC - Strategie dla transportu publicznego w miastach

Konsorcjum - SPUTNIC	
UITP — Union Internationale des Transports Publics	BE
REC — Regionalne Centrum Ekologiczne na Europę Środkową i Wschodnią	HU
Rapp Trans AG	CH
Socialdata — Institut für Verkehrs - und Infrastrukturforschung GmbH	DE
IMAGO — Onderzoek, Advies en Begleiding BV	NL
TÜV-A — TÜV-Akademie Rheinland GmbH	DE
TÜV-I — TÜV InterTraffic GmbH	DE
VTI — Szwedzki Krajowy Instytut Badań Dróg i Transportu	SE
VVO — Verkehrsverbund Oberelbe GmbH	DE
TMB — Transports Metropolitans de Barcelona	ES
Wiener Linien GmbH &Co. KG	AT
S2R Consulting GmbH	DE
Transmart Consulting SA	EL
CERTU — Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques	FR
MPK — Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne SA	PL
IFTEC — IFTEC GmbH & Co. KG	DE

NPF-Urban Transport - Projekt w dziedzinie krajowych struktur polityki dla transportu miejskiego

Konsorcjum - NPF-Urban Transport	
Koordynator Projektu: ISIS	FR
Dorsch Consult Ing. mbH	DE
Uniwersytet Leeds, Instytut Studiów Transportowych	UK
ISIS S.A.	FR

CIVITAS – Miasto-Witalność-Zrównoważony Rozwój

Konsorcjum - CIVITAS	
MIRACLES	
Wydział Ruchu, Rada Miasta Cork	IE
Departament Środowiska Rady Powiatu Hampshire	UK
ATAC SpA	IT
TRG Uniwersytet Southampton	UK
Design & Systems Development s.a.	ES
TELLUS	
Miasto Rotterdam	NL
Forschungs- und Anwendungsverbund Verkehrssystemtechnik Berlin	DE
Berliński Uniwersytet Technologiczny	DE
Miasto Gdynia	PL
Miasto Gdynia	PL
Regia Autonoma de Transport Bucuresti	RO
Miasto Goeteborg, Zarząd Ruchu i Transportu Publicznego	SE
VIVALDI	
Miasto Brema	DE
Rada Miasta Bristol	UK
Kowno, Litwa	LT
Miasto Aalborg	NL
Tritel	BE
Nantes	FR