

#### **4. Background**

##### **Provocările care urmează să fie abordate**

Cele mai multe linii de transport încep și se termină în zonele urbane, prin urmare, acestea ar trebui să prevadă interconexiuni eficiente pentru rețelele de transport. Orașele/regiunile ATTAC (noduri importante ale rețelelor de transport din UE) se confruntă cu creșterea nevoilor de mobilitate, suburbanizare intensificată, fluxurile crescătoare ale traficului și de congestionare. Aceasta a condus la o accesibilitate proastă în aceste regiuni și la factori externi care afectează negativ mediul. Motivul major al congestionării în zonele de ATTAC îl constituie utilizarea tot mai accentuată a autoturismelor particulare. Reducerea utilizării mașinii și trecerea la modalități de transport durabile vor fi cruciale, deși transportul public (TP) este adesea perceput de către clienți incomod și rigid.

##### **Contextul proiectului**

Centrul Regional Miskolc este al treilea cel mai mare oraș din Ungaria, care, prin intermediul E79 este conectat la rețeaua de autostrăzi europeană. Datorită acestui fapt și datorită apropierii de frontierele cu mai multe state, orașul a devenit un centru regional de logistică. Orașul trebuie să suporte consecințele traficului atras, efect care decurge din acest rol. Traficul de marfă care traversează orașul, datorită poziției sale de poartă, împreună cu congestionarea generată de autovehicule private și scăderea numărului de utilizatori de transport public au început să provoace probleme grave în oraș. În 2008, orașul a decis să găsească soluții durabile pentru această problemă. Din moment ce provocările acestea sunt valabile și în alte regiuni situate de-a lungul rețelei de transport a UE, Miskolc Holding (responsabil de gestionarea TP în oraș) a decis să inițieze un proiect internațional, în scopul de a aborda subiectul într-o manieră coordonată, comună.

##### **Abordare completă**

Dezvoltarea transportului în Sud-Estul Europei este puternic caracterizată de infrastructuri mari, investiții (rutier, feroviar, tramvai), în timp ce aspectele "mai puțin semnificative", care fac TP urban mai atractiv și ușor de utilizat, sunt fragmentate. Partenerii proiectului ATTAC au recunoscut necesitatea unei abordări paralele, care este legată atât de îmbunătățiri ale infrastructurii, cât și de măsurile care să stimuleze utilizarea TP ca o alternativă (cu adevărat competitivă) la utilizarea automobilului privat.