



DZIAŁANIA NA RZECZ MOBILNOŚCI OSÓB STARSZYCH – PROJEKT AENEAS

Kontynuując problematykę przedstawioną w artykule, który ukazał się w czerwcu 2009 roku na łamach miesięcznika „Transport Miejski i Regionalny”², w niniejszym tekście przybliżono lokalną problematykę projektu AENEAS ze szczególnym uwzględnieniem działań realizowanych w Krakowie.

Charakterystyka projektu AENEAS

AENEAS to międzynarodowy projekt europejski realizowany w ramach programu Inteligentna Energia dla Europy (IEE), a zarządzany przez Agencję Wykonawczą ds. Konkurencyjności i Innowacji (EACI) ustanowioną przez Komisję Europejską.

Projekt, zaplanowany na lata 2008–2011, realizowany jest przez konsorcjum, w skład którego wchodzi:

- Urzędy Miast: Kraków (Polska), Salzburg (Austria), Odense (Dania), San Sebastian (Hiszpania) i Monachium (Niemcy);
- Operatorzy Transportu: Salzburg AG, Monachijska Spółka Transportu;
- organizacje wspierające, działające przy Komisji Europejskiej, takie jak: AGE – Europejska Platforma Ludzi Starszych czy EMTA – Europejski Zarząd Transportu Metropolitalnego, oraz organizacje eksperckie: ZGB Austria (Centrum ds. Pokoleń i Dostępności) i Green City (Niemcy).

Celem projektu jest promowanie energooszczędnych form mobilności w starzejącym się, europejskim społeczeństwie. Poprawa atrakcyjności i zachęcenie do korzystania z transportu zbiorowego, rowerów czy do chodzenia pieszo jako alternatyw do korzystania z prywatnych samochodów osobowych, zgodnie założeniami projektu ma zostać osiągnięte w każdym mieście przez różne działania techniczne

związane z zarządzaniem, szkoleniem, podnoszeniem świadomości i komunikowaniem się w dziedzinie mobilności.

Projekt polega także na wymianie dobrych praktyk nie tylko pomiędzy miastami partnerskimi, ale również pomiędzy wszystkimi europejskimi miastami i organizacjami z wykorzystaniem narzędzi, takich jak: szkolenia, warsztaty i podręczniki wdrażania.

Krakowskie działania w ramach projektu

Urząd Miasta Krakowa realizuje działania techniczne dotyczące trzech głównych pakietów tematycznych:

- test asysty dla osób starszych na przystankach komunikacji zbiorowej,
- bezpieczniejszy transport publiczny dla osób starszych,
- marketing i działania informacyjno-promocyjne dla osób starszych dotyczące energooszczędnego transportu.

Asysta dla osób starszych na przystankach

Z początkiem maja 2010 roku ruszyła w Krakowie tzw. asysta na przystankach, czyli organizowana jest pomoc dla osób starszych na wybranych węzłach przesiadkowych komunikacji zbiorowej.

Działanie to ma na celu przetestowanie usługi asysty osobistej na co najmniej dwóch przystankach (węzłach przesiadkowych) w Krakowie. Usługa przeznaczona jest głównie dla najstarszych osób (powyżej 75 roku życia) zgromadzonych na przystanku lub w tramwaju/autobusie i ma pomóc tym osobom w indywidualnym korzystaniu z komunikacji zbiorowej, a także zwiększyć atrakcyjność komunikacji zbiorowej w Krakowie. Celem działania jest przede wszystkim zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa osób starszych zarówno na wspomnianych przystankach, jak również w trakcie wsiadania/wysiadania z pojazdów komunikacji zbiorowej. Asysta ma być także narzędziem służącym do przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu osób starszych i ma za zadanie umożliwienie korzystania z transportu publicznego osobom, które z uwagi na trudności w poruszaniu się, obawiają się z niego korzystać lub w ogóle nie mogą nim podróżować. Przy założeniu, iż osoba starsza nie

¹ Mgr inż., Urząd Miasta Krakowa, Biuro Infrastruktury Miasta, dariusz.niewiata@um.krakow.pl

² Joanna Majdecka, Tomasz Zwoliński, *Problemy jakości i dostępności transportu zbiorowego dla pasażerów starszych i niepełnosprawnych w projektach AENEAS oraz MEDIANE*, „Transport Miejski i Regionalny”, 2009, nr 6.

posiada samochodu osobowego lub nie może już z niego korzystać, a nie stać jej na korzystanie z taksówek, transport publiczny jest jedyną możliwością podróżowania.

„Klient asysty”, czyli osoba starsza, w przypadku podjęcia decyzji o podróży będzie miała pewność, że na wybranym przystanku w określonych godzinach będzie czekać na nią asystent, który pomoże wysiąść z pojazdu, wsiąść do kolejnego czy pomoże przejść przez jezdnię. Jeżeli w dojeździe na przystanek źródłowy (a także w powrocie z niego) pomoże starszej osobie członek rodziny, sąsiad czy znajomy, to można przyjąć, że będzie ona objęta opieką podczas całej podróży.

Asysta, składająca się z 4 osób pracujących od poniedziałku do piątku w godzinach 8.00–11.00 na dwóch podwójnych przystankach komunikacji zbiorowej, została wprowadzona na przystanku „Hala Targowa” przy ul. Grzegorzeckiej w Krakowie (fot.1). O wyborze lokalizacji zdecydowało natężenie podróży osób starszych w ten rejon Krakowa, spowodowanych bliskością przystanku do m.in. placu targowego oraz szpitala.



Fot. 1. Asysta na przystanku „Hala Targowa” przy ul. Grzegorzeckiej w Krakowie

Zadaniem asystentów jest nie tylko pomoc przy wsiadaniu/wysiadaniu. Do ich obowiązków należy także informowanie (linie, rozkłady jazdy, możliwość przesiadki), pomoc przy zakupie biletów z wykorzystaniem automatów Krakowskiej Karty Miejskiej.

Zatrudnione do roli asystentów osoby zostały przeszkolone zarówno w zakresie tematyki transportowej (m.in. z obsługi automatów biletowych i Krakowskiej Karty Miejskiej), jak również wzięły one udział w specjalnym szkoleniu poświęconym zagadnieniom dotyczącym procesu starzenia się człowieka oraz psychologii i asertywności.

Asystenci są ubrani w charakterystyczne czerwone kurtki lub koszulki z emblematami projektu i legitymują się odpowiednimi identyfikatorami. Na podstawie uzyskanych od nich informacji szacuje się, że dziennie udzielają oni pomocy około 100–120 osób (w zależności od pogody).

Pierwszym obszarem ich działania są przystanki zlokalizowane przy Hali Targowej przy ul. Grzegorzeckiej, jednak

w październiku 2010 planuje się zmianę lokalizacji asysty – nowym miejscem będzie prawdopodobnie okolica Starego Kleparza, przystanek „Basztowa LOT”.

Z uwagi na innowacyjny charakter działania, tuż przed rozpoczęciem funkcjonowania asysty, została przeprowadzona kampania informacyjno-promocyjna w mediach miejskich (Kraków.pl, Magiczny Kraków) oraz ogólnodostępnych (TV Kraków, Radio Kraków, gazety bezpłatne kolportowane na przystankach, TV Bus). Jedną z form promocji była także ekspozycja na przystankach komunikacji zbiorowej (na tzw. okrągłakach) plakatów tematycznie nawiązujących do idei pomocy osobom starszym. Do promocji asysty, na plakatach zostały umieszczone rysunki znanego rysownika i satyryka Andrzeja Mleczki, wykonane specjalnie na potrzeby projektu (fot. 2).



Fot. 2. Plakat promujący ideę pomocy osobom starszym autorstwa A. Mleczki

Działania promocyjne

W grudniu 2009 roku w pięciu krakowskich szkołach zostały zorganizowane warsztaty dla uczniów w wieku 12–14 lat, których celem było podniesienie świadomości dzieci i młodzieży w zakresie problemów i trudności, z jakimi mogą spotkać się seniorzy podczas podróży komunikacją zbiorową oraz zwiększenie ich wrażliwości na potrzeby seniorów w tym kontekście. Warsztaty, w których wzięło udział 101 dzieci, przeprowadzone przez Ośrodek Profilaktyki Edukacyjnej Kangur, były jednym z elementów kampanii promującej odpowiednie zachowania wobec starszych pasażerów komunikacji zbiorowej.

W jej programie przewidziano także ekspozycję – w 100 punktach w mieście (w pobliżu przystanków komunikacji zbiorowej) – plakatów wykonanych w oparciu o rysunki Andrzeja Mleczki. Plakaty promują zarówno ideę znakowania miejsc, jak i asystę na przystankach, i pojawiły się w centrum Krakowa już na początku maja 2010 roku. Zostały także przekazane do wszystkich krakowskich szkół podstawowych i gimnazjalnych. Plakaty opublikowano w dwuty-

godniku Kraków.pl oraz w lokalnych mediach, są także wyświetlane jako spot reklamowy w pojazdach komunikacji publicznej (Bus TV).

Znakowanie miejsc dla osób starszych w wybranych autobusach krakowskiej komunikacji publicznej

W czerwcu 2010 roku zrealizowano kolejny element programu projektu, mający na celu poprawę bezpieczeństwa i podniesienie komfortu osób podróżujących transportem publicznym, tzn. zastosowano nowy sposób znakowania siedzeń dla seniorów w autobusach krakowskiego przewoźnika Mobilis Sp. z o.o. (żółte autobusy). W większości z pojazdów od 1 do 4 siedzeń zostało oznakowanych poprzez umieszczenie na oparciu piktogramu symbolizującego postać osoby starszej.



Fot. 3. Nowy sposób znakowania siedzeń dla seniorów w autobusach krakowskiego przewoźnika Mobilis sp. z o.o.

Warto podkreślić, że w świetle aktualnie obowiązujących przepisów³ w pojazdach komunikacji publicznej występują jedynie oznaczenia miejsc dla osób z dzieckiem na ręku oraz dla niepełnosprawnych.

Działanie to ma na celu nie tylko poprawę komfortu podróży najstarszej grupy pasażerów, ale ma także zwrócić uwagę i zachęcić młodszych pasażerów do ustępowania miejsca seniorom.

Działanie, jak wszystkie w projekcie, ma charakter testowy i zmierza do wprowadzenia innowacyjnych rozwiązań, które w późniejszym czasie będą ocenione pod względem ich przydatności i społecznej akceptacji. Planowana jest ocena działania na podstawie badań ankietowych prowadzonych wśród pasażerów komunikacji zbiorowej korzystających z usług firmy Mobilis.

Dodatkowe poręcze przy automatach biletowych

Drugim działaniem bezpośrednio wpływającym na podniesienie bezpieczeństwa i komfortu w pojazdach komunikacji miejskiej będzie instalacja dodatkowych poręczy przy automatach biletowych wewnątrz pojazdów, planowana pod koniec 2010 roku. Instalacja 27 dodatkowych poręczy ma

ułatwić, w szczególności starszym osobom, zakup biletów w automacie podczas jazdy.

Pomysł tego rozwiązania powstał już po starcie projektu AENEAS, jako efekt wniosków przekazanych przez osoby starsze podczas warsztatów dotyczących obsługi automatów biletowych, które w ramach projektu odbyły się w 2009 roku (szczegóły na temat warsztatów w dalszej części artykułu). Seniorzy zwracali uwagę, że ponieważ najbliższa poręcz znajduje się w sporej odległości od automatu biletowego, mają problemy z utrzymaniem równowagi podczas procesu kupowania biletu. W trakcie kupowania biletu jedną ręką wykonujemy operacje na automacie, czyli wybór odpowiedniego biletu, wrzucamy monety i odbieramy wydruki. W tym czasie niezmiernie ważne jest zapewnienie osobie kupującej bezpiecznej postawy, zwłaszcza w sytuacji, gdy narażona jest na szarpnięcia i wstrząsy spowodowane hamowaniem czy ruszaniem pojazdu.

Opisane powyżej aspekty skłoniły realizatorów projektu do rozpoczęcia współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym SA w celu poprawienia opisanej sytuacji. W pierwszej kolejności wybrano typ pojazdu, w którym występuje problem czyli autobus Jelcz 181 MB. Kolejnym krokiem było opracowanie i zlecenie przez MPK SA prototypu poręczy oraz jej instalacja w jednym z autobusów. Po wykonaniu prototypu i wydaniu pozytywnej opinii co do funkcjonalności rozwiązania ustalono, iż Urząd Miasta Krakowa, w miarę możliwości budżetowych projektu AENEAS, wyposaży kolejne pojazdy typu Jelcz w dodatkowe poręcze. We wrześniu 2010 została podpisana umowa pomiędzy Gminą Miejską Kraków i wykonawcą na zakup 54 sztuk poręczy, które będą sukcesywnie montowane w krakowskich autobusach. Działanie (tak jak i poprzednie) będzie ocenione na podstawie ankiet, których wyniki poznamy na początku 2011 roku.

Warsztaty mobilnościowe dla osób starszych

Od września do listopada 2009 roku odbywały się warsztaty z zakresu mobilności osób starszych.

Ideą organizacji tych spotkań było przybliżenie osobom starszym nowinek technologicznych wykorzystywanych w transporcie zbiorowym (automaty biletowe, automaty Krakowskiej Karty Miejskiej, udogodnienia w tramwajach i autobusach niskopodłogowych). Warsztaty miały na celu pomóc przezwyciężyć zjawisko „wykluczenia technologicznego” wśród seniorów korzystających z komunikacji zbiorowej.

Warsztaty zostały zorganizowane przez Stowarzyszenie Senior na Czasie, a ich organizację poprzedziły spotkania między innymi z MPK SA, Mobilis sp. z o.o. oraz Zarządem Infrastruktury Komunalnej i Transportu. W ramach przygotowań do warsztatów, zorganizowano spotkania z dwiema grupami pilotażowymi składającymi się z osób powyżej 50 roku życia, w trakcie których seniorzy dyskutowali na temat komunikacji miejskiej w Krakowie. Celem było zidentyfikowanie problemów i trudności, z jakimi spotykają się oni na co dzień, podróżując transportem zbiorowym. Na podstawie spotkań oraz wcześniejszych ustaleń przygotowany został szczegółowy zakres warsztatów.

³ Uchwała nr XLIV/544/08 Rady Miasta Krakowa z 28 maja 2008 r. (z późn. zmianami) w sprawie przepisów porządkowych dotyczących przewozu osób i bagażu pojazdami Komunikacji miejskiej w Krakowie.

Warsztaty obejmowały trzy sesje treningowe. W ramach spotkań seniorzy mogli:

- zapoznać się z zasadami bezpieczeństwa podczas korzystania z komunikacji zbiorowej (zajęcia w tramwaju),
- nauczyć się obsługi wewnątrzpojazdowego automatu biletowego i potrenować zakup biletu,
- poznać zasady funkcjonowania automatu Krakowskiej Karty Miejskiej.

Każda z sesji trwała około pół godziny. Zajęcia rozpoczęła prezentacja na temat projektu AENEAS i ogólnych założeń warsztatu. Wszystkie sesje warsztatowe odbyły się w komfortowych salach konferencyjnych MPK SA przy ul. Brożka. Część z zajęć warsztatowych poprowadzili pracownicy spółki – specjaliści w dziedzinie obsługi automatów biletowych i KKM. Do celów szkoleniowych został udostępniony niskopodłogowy tramwaj, wewnątrz którego odbywał się panel poświęcony bezpieczeństwu. Sesje dotyczące obsługi automatów wewnątrzpojazdowych były prowadzone na czynnym automacie. Każda osoba mogła przejść całą procedurę zakupu biletu łącznie z jego wydrukiem.

Warsztaty kończył poczęstunek, uczestnicy otrzymali symboliczne upominki i wypełniali ankiety oceniające spotkanie.



Fot. 4. Zajęcia na warsztatach mobilnościowych dla osób starszych (fot. Senior na Czasie)

W warsztatach wzięło udział 241 seniorów, którzy wysoko ocenili tę inicjatywę: organizacja została oceniona na 4,92 (w pięciostopniowej skali); treść i zawartość merytoryczna warsztatów otrzymała ocenę 4,86, a użyteczność – 4,81.

Seniorzy byli niezwykle zadowoleni również z:

- odpowiedniego prowadzenia zajęć, wolnego i cierpliwego wytłumaczenia obsługi automatów,
- braku presji ze strony młodszych osób podczas warsztatów,
- trafnego doboru tematów,
- miłej atmosfery, profesjonalnej organizacji i prowadzenia.

Z uwagi na powyższe uznano za zasadne kontynuowanie tej formy aktywizacji seniorów w przyszłości.

Broszura informacyjna dla seniorów: „Krakowski transport bez tajemnic”

Korzystając z doświadczeń miasta Salzburg z Austrii, opracowana została broszura informacyjna dla seniorów pt.: „Krakowski transport bez tajemnic”, która zawiera kompleksowe informacje na temat krakowskiego systemu transportowego w kontekście potrzeb osób starszych, a także szereg praktycznych porad i podpowiedzi dla seniorów korzystających z transportu zbiorowego w Krakowie.

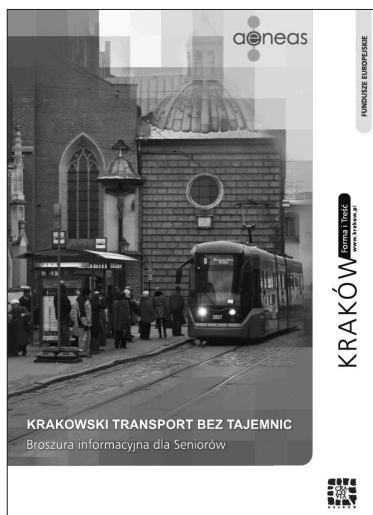
Przygotowanie broszury zostało poprzedzone konsultacjami z Uniwersytetem Trzeciego Wieku działającym przy Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie, organizacją pozarządową Akademia Pełni Życia i Polskim Związkiem Emerytów Rencistów i Inwalidów, oddział Kraków. Analizowana była nie tylko treść broszury, ale także jej czytelność (stopień trudności treści) czy projekt graficzny (czcionki, tło, zdjęcia). Zwrócono uwagę na przystosowanie jej dla grupy docelowej projektu, czyli seniorów i zastosowano wyłącznie jasne tła, duże czcionki oraz wiele ilustracji. Zwrócono uwagę na to, aby tekst był napisany prostym i zrozumiałym językiem.

W broszurze można znaleźć między innymi:

- informacje na temat krakowskiego systemu transportowego,
- wykaz biletów komunikacji miejskiej w Krakowie,
- porady praktyczne związane z korzystaniem z komunikacji zbiorowej,
- panel poświęcony gimnastyce dla bezpieczeństwa.

Broszura zawiera też dokładną instrukcję zakupu biletu w automatach, które znajdują się w pojazdach komunikacji, opis procesu doładowania karty w systemie KKM czy też porady, jak zaplanować podróż, korzystając z wyszukiwarki połączeń komunikacyjnych znajdującej się na stronie internetowej www.jakdojade.pl.

Broszura została wydana w nakładzie 10 tys. egzemplarzy. Wersję elektroniczną można znaleźć w Biuletynie Informacji Publicznej UMK. Równoległe z dystrybucją broszury trwa proces oceny wydawnictwa. Zależnie od stopnia zwrotu ankiet pierwsze wyniki oceny przez mieszkańców powinny być znane jeszcze w roku 2010.



Fot. 5. Okładka broszury informacyjnej dla seniorów: „Krakowski transport bez tajemnic”

Inne działania w ramach projektu

Głównym celem trzeciego działania (pakietu tematycznego) jest uświadamianie i informowanie osób starszych o korzyściach płynących z podróżowania energooszczędnymi środkami transportu. Z tej okazji we wrześniu 2009 roku w ramach obchodów Europejskiego Tygodnia Mobilności odbyło się szereg imprez dla osób starszych. W tym czasie mieszkańcy powyżej pięćdziesiątego roku życia mogli skorzystać z darmowych badań medycznych, zapoznać się z funkcjonowaniem Bezobsługowej Wypożyczalni Rowerów BIKEONE–Kraków, wziąć udział w wycieczce rowerowej, zapisać się na warsztaty mobilnościowe czy też posłuchać rad specjalistów z Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Również w roku 2010 planowane są akcje dla seniorów, które odbędą się podczas corocznych obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. W tym roku seniorzy zostaną zaproszeni do udziału w warsztatach i wycieczkach rowerowych pod hasłem: „Jak wypożyczyć rower w Miejskiej Wypożyczalni Rowerów BikeOne Kraków”.

Osobnym wydarzeniem było Forum Mobilności organizowane w roku 2009, podczas którego mieszkańcy Krakowa mieli okazję zaznajomić się z projektem AENEAS oraz podyskutować o realizowanych działaniach, jak również o wszystkich problemach osób starszych w Krakowie. Forum było spotkaniem otwartym, w którym uczestniczyć mógł każdy mieszkaniec. W dyskusji brał udział prof. Wiesław Starowicz – zastępca Prezydenta Miasta Krakowa.

Dokończenie tekstu ze strony 7

Ankietowani, głównie mieszkańcy Sztokholmu, zmienili swoje podejście do tego rozwiązania w trakcie jego obowiązywania. Przed wprowadzeniem podatku byli zasadniczo negatywnie nastawieni. Z czasem, już w okresie testowania opłaty, zmieniała się ich opinia, by w końcu, w 2007 roku była w większości pozytywna: 67% ankietowanych wypowiedziało się za jej wprowadzeniem, a tylko 28% – przeciwko.

W latach 2005–2007 kobiety w większości były bardziej pozytywnie nastawione do tej opłaty niż mężczyźni. Analizy pokazały, że różnica w opiniach może wynikać z faktu ogólnego mniejszego korzystania z samochodów przez kobiety niż mężczyzn, a idąc dalej, można wyciągnąć wniosek, że kobiety są mniej chętne do płacenia tego podatku.

Wymogi usprawnienia monitoringu ruchu

Raport z monitoringu pokazuje, że coraz trudniejszym okazuje się wykonanie efektów, jakie na system ruchu ma podatek od zatłoczenia od innych stałych lub czasowych zmian w ruchu, a także od czynników zewnętrznych. Wbrew okolicznościom, jakimi jest rosnąca populacja i wzrost zapotrzebowania na podróże, podstawą jest taka organizacja transportu publicznego, która zaspokoi potrzeby klientów i dlatego należy w najlepszy możliwy sposób zapewnić potrzeby transportowe mieszkańców przy równoczesnym

Dalszy rozwój projektu AENEAS

Zgodnie z założeniem, AENEAS ma stać się punktem odniesienia dla innych międzynarodowych projektów z dziedziny miejskiej mobilności osób starszych. Projekt powoli dobiega końca, ale już dziś zarówno koordynator, jak też miasta partnerskie widzą potrzebę kontynuacji przedsięwzięcia. Wiele oczywiście zależeć będzie od ewaluacji działań, na którą poświęcone zostanie ostatnie półrocze projektu, jednak ostateczną decyzję podejmie Komisja Europejska.

Na koniec warto zwrócić uwagę, że AENEAS to nie tylko działania lokalne, ale także wymiana dobrych praktyk między europejskimi miastami. Na stronie internetowej projektu powstaje baza dobrych praktyk europejskich w zakresie działań związanych z mobilnością skierowanych do ludzi starszych. Można tam publikować przykłady nie tylko z miast partnerskich, ale wszystkich miast Europy, które mogą pochwalić się ciekawymi rozwiązaniami w zakresie podróżowania osób starszych.

W sierpniu 2010 roku konsorcjum wydało katalog dobrych praktyk (*ang.: Study Tour Catalogue*). Wydawnictwo utrzymane w konwencji przewodnika jest informatorem na temat europejskich przykładów działań na rzecz osób starszych w dziedzinie transportu zbiorowego, korzystania z roweru czy poruszania się pieszo. Warto także zapoznać się z przewodnikiem, którego wersja elektroniczna (w języku angielskim) dostępna jest na stronie internetowej projektu www.aeneas-project.eu.

minimalnym wpływie na środowisko. Długoterminowy program monitorowania całego systemu transportowego będzie elementem tych działań.

W tym kontekście kontynuacja monitorowania wpływu podatku od zatłoczenia jako znaczącego czynnika wpływającego na ruch jest coraz mniej istotna. Przyszły program kontroli systemu ruchu w Sztokholmie powinien być realizowany na poziomie regionalnym, we współpracy ze wszystkimi jego uczestnikami. Taka współpraca jest bardzo ważna, co więcej, potrzebny jest skuteczny monitoring aspektów dotyczących drugorzędnych konsekwencji systemu ruchu i tych, które powinny być analizowane przez jednostki inne niż Administracja Ruchu, na przykład dla analiz wpływu na biznes, na środowisko lub studia społeczno-gospodarcze.

Dzięki parametrom tego opracowania określiliśmy kilka obszarów, w których można poprawić zarówno jakość danych z istniejących pomiarów, jak i przyjęte nowe metody (np. monitoring czasów podróży, opinie rowerzystów i pieszych). Co więcej, istnieje też możliwość lepszego wykorzystania danych zgromadzonych w wyniku pobierania opłaty od zatłoczenia, bez ryzyka nadużycia ochrony danych osobowych. Chcąc poznać inne aspekty podróży, np. długość podróży samochodowych czy pieszych mierzonych w kilometrach, trzeba znaleźć nowe metody i techniki analiz.