



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



01

POLICY ADVICE NOTES

Asigurarea unei utilizări mai eficiente a autovehiculelor



CIVITAS Initiative este o acțiune europeană care susține orașele în punerea în aplicare a unei politici de transport integrate sustenabile, curate și eficiente din punct de vedere energetic. Lecțiile învățate în timpul fazelor de planificare, punere în aplicare și operare a activităților sunt prezentate pe scurt în douăsprezece Policy Advice Notes și dau o idee privind modul de a face față problemelor de transport urban cu care trebuie să se confrunte în viitor orașele din Uniunea Europeană.



Asigurarea unei utilizări mai eficiente a autovehiculelor

Noi forme de utilizare și deținere a autovehiculelor

În multe orașe europene, doar unul din cinci autovehicule este ocupat de mai mult de o singură persoană în orele de vârf. Multe locuri libere din autovehiculele particulare sunt în prezent nefolosite, ceea ce contribuie la congestionarea traficului. Mai mult, autovehiculele sunt, de obicei, parcate cea mai mare parte a duratei lor de viață, adesea pe teren privat, pentru care există o disponibilitate limitată a spațiului.

În cadrul CIVITAS II (2005–2009), cofinanțat de Comisia Europeană, s-au pus în aplicare mai multe măsuri în vederea unei utilizări mai eficiente a autovehiculelor pentru a reduce numărul acestora pe șosea. Cele mai importante informații despre punerea în aplicare a acestor măsuri și experiențele acestor orașe sunt prezentate pe scurt în această Policy Advice Note pentru a susține și informa politicienii locali și alți factori decizionali interesați de aceste acțiuni.

Prezentare generală

DESCRIEREA MĂSURILOR

Pentru a susține utilizarea mai eficientă a autovehiculelor de către locuitorii din zonele urbane, orașele pot iniția și sprijini folosirea în comun (car-pooling) sau în codiviziune (car-sharing) a autovehiculelor.

Folosirea în comun a autovehiculelor

Două sau mai multe persoane care au un punct de plecare și o destinație identice sau similare la un moment similar al călătoriei sunt de acord să călătorească împreună folosind un singur autovehicul și să împartă costurile de călătorie și parcare. Fiecare oraș poate stimula această formă de comportament prin campanii de informare care să comunice beneficiile de a călători împreună. Acestea pot sprijini persoanele care folosesc autovehicule în comun prin oferirea de servicii de găsire a partenerilor pe internet sau prin intermediul centrelor de apel, care furnizează informații despre utilizatorii potențial interesați de folosirea în comun a autovehiculelor. Un astfel de serviciu poate fi oferit publicului larg sau unor grupuri mai mici, dedicate (firme, școli).





Folosirea în codiviziune a autovehiculelor

Un grup de persoane utilizează în comun un parc de autovehicule achitând o taxă anuală și pentru fiecare kilometru parcurs. Ideea generală a folosirii autovehiculelor în codiviziune este „pay-as-you-drive” (plătești cât conduci), care determină o utilizare mai eficientă a autovehiculelor și scăderea kilometrajului autovehiculelor individuale. Parcurile de autovehicule folosite în codiviziune sunt, de obicei, organizate de o companie sau asociație privată subvenționată de municipalitate, regiune sau autoritatea de transport public și pot fi puse la dispoziția cetățenilor individuali, dar și clienților profesionali. Serviciile de folosire în codiviziune a autovehiculelor s-au dovedit un mare succes în diferite orașe din întreaga Europă, având un mare potențial de a sprijini transportul sustenabil în zonele urbane pe viitor.

GRUPURI ȚINTĂ

Folosirea în comun a autovehiculelor

Principalul grup țintă pentru folosirea în comun a autovehiculelor este reprezentat de lucrătorii dintr-o anumită zonă de navetiști, care se deplasează în mod regulat spre locul de muncă din oraș. Baza de date a navetiștilor interesați poate fi limitată la un grup de utilizatori înregistrați, dar poate fi extinsă pentru o întreagă zonă comercială sau industrială sau chiar pentru toți locuitorii dintr-un oraș sau dintr-o regiune. Companiile sunt încurajate să susțină folosirea în comun a autovehiculelor în rândul angajaților pentru a economisi spațiile de parcare pe terenul lor privat.

Folosirea în codiviziune a autovehiculelor

Serviciile de folosire în codiviziune a autovehiculelor se adresează persoanelor care au ocazional nevoie de un autovehicul (mai puțin de 10.000 km/an), de exemplu, numai pentru cumpărături sau excursii în week-end. Cu toate acestea, serviciul este dedicat și persoanelor care nu își doresc să dețină un automobil din cauza costurilor anuale ale acestuia sau din cauză că locuiesc în centre istorice strâmte ale orașelor sau în alte zone în care spațiile de parcare sunt rare. Companiile pot folosi acest serviciu pentru a oferi personalului un autovehicul pentru deplasări în interes de serviciu. Mai mult, vizitatorii care ajung în oraș pentru

cumpărături, odihnă, turism sau evenimente de mare amploare fără propriul autovehicul pot utiliza serviciul de folosire în codiviziune a autovehiculelor. Serviciile sunt, de obicei, disponibile în orice moment și atât în locații centrale, cât și în suburbii, oferind posibilitatea utilizării pe termen scurt.

IMPACT ȘI BENEFICII

Pentru public

Folosirea în comun și în codiviziune a autovehiculelor reduce numărul deplasărilor cu autovehiculul și, prin urmare, scade emisiile de gaze de eșapament și consumul de energie. De exemplu, într-o zonă industrială din Burgos (Spania) a fost oferită o platformă de folosire în comun a autovehiculelor pentru 450 de angajați. Aproximativ 325 dintre aceștia folosesc serviciul în prezent, iar rata medie de ocupare a autovehiculelor a crescut de la 1,15 la 1,53 persoane pe autovehicul în trei ani. Cu mai puține autovehicule pe șosea și mai puține autovehicule parcate, congestionarea traficului și timpul de găsimare a unui loc de parcare pot fi reduse. Accesibilitatea în zonă este îmbunătățită, fiind disponibil mai mult spațiu urban pentru utilizarea publică.

Folosirea în comun a autovehiculelor

Deși comparațiile cu potențialul transportului public sunt relativ slabe, estimările din cadrul CIVITAS II indică faptul că schemele de folosire în comun a autovehiculelor cu aproximativ 2200 de membri pot economisi până la 300 de tone de emisii de gaze cu efect de seră (CO₂) și elimina aproximativ 1600 de autovehicule ocupate de o singură persoană din traficul la orele de vârf în decurs de 33 de luni.

Folosirea în codiviziune a autovehiculelor

Utilizatorii autovehiculelor folosite în codiviziune sunt mai raționali în comportamentul referitor la mobilitate și utilizează autovehiculul mai puțin decât persoanele care au un autovehicul disponibil permanent. Se pare că după ce se alătură unei scheme de folosire în codiviziune a autovehiculelor, majoritatea membrilor conduc mai puțin decât înainte. Fiecare autovehicul dintr-un sistem de folosire în codiviziune a autovehiculelor are un potențial de înlocuire a 4–8 autovehicule deținute individual. Evaluarea Bremen Mobilpunkt a indicat că 30% din cli-



enții privați au renunțat la mașina proprietate personală după ce s-au alăturat sistemului de folosire în codiviziune a autovehiculelor, la fel ca 21% din clienții profesionali¹. Experiența elvețiană indică faptul că fiecare utilizator activ al autovehiculelor folosite în codiviziune economisește până la 290 kg de CO₂ pe an².

Pentru persoanele fizice

Folosirea în comun a autovehiculelor

Fiecare persoană care participă la o călătorie poate economisi bani deoarece costurile călătoriei și parcării se împart la numărul de persoane care folosesc autovehiculul. Prin reducerea congestiei și simplul fapt de a călători împreună, călătoriile devin mai puțin stresante și mai sociabile.

Folosirea în codiviziune a autovehiculelor

Pentru utilizatorii autovehiculelor folosite în codiviziune, sunt evitate costurile de achiziție și operare pentru deținerea unui autovehicul. De exemplu, în Norwich (Regatul Unit) 26% din membrii unui nou club de folosire în codiviziune a autovehiculelor au renunțat la un autovehicul, iar 48% din membri nu au cumpărat un autovehicul ca urmare a înscrierii în clubul auto. Pentru alții care nu își pot permite un autovehicul, acesta le oferă șansa de a folosi unul (inclusiune socială). Folosirea în codiviziune a autovehiculelor permite locuitorilor să aibă acces la un autovehicul atunci când este necesar, dar, în plus, încurajează mersul pe jos, mersul cu bicicleta și utilizarea mijloacelor de transport în comun. De exemplu, în Norwich (Regatul Unit) numărul călătoriilor parcurse pe jos a crescut cu 9%, iar cel al călătoriilor cu bicicleta a crescut cu aproximativ 12% în rândul membrilor unui club de folosire în codiviziune a autovehiculelor introdus pentru un campus universitar și centrul orașului.

¹ W. Loose: Car Sharing in Germany [Folosirea în codiviziune a autovehiculelor în Germania]. Atelier BUSTRIP „Sustainable Urban Transport Planning – from Theory to Practice” [Planificarea sustenabilă a transportului urban – de la teorie la practică], Bremen, mai 2007

² Rezultatul unui sondaj elvețian INTERFACE/INFRAS în rândul a 520 de gospodării în cursul unei perioade de folosință de un an calendaristic.
Sursa: Evaluation Car-Sharing [Evaluarea folosirii în codiviziune a autovehiculelor]/ Bundesamt für Energie BFE, Bern (Elveția), 2006

Pentru companii

Întrucât companiile private oferă adesea angajaților locuri de parcare pe teren privat, acestea pot reduce numărul spațiilor de parcare necesare încurajându-și angajații să călătorească împreună și să folosească mai puține autovehicule. De asemenea, acest lucru oferă avantaje unui angajator, ajutând astfel la recrutarea și fidelizarea lucrătorilor.

În cazul folosirii în codiviziune a autovehiculelor, prin utilizarea autovehiculelor în codiviziune se evită costurile ridicate legate de contractele de leasing sau de deținerea parcurilor auto. Companiile care folosesc o schemă de folosire în codiviziune a autovehiculelor pot scădea nivelul costurilor legate de parcurile auto, transformând o parte din costurile fixe ale deținerii autovehiculelor în costuri variabile de utilizare a acestora.

CONDIȚII CADRU PENTRU SUCCES

Schemele de folosire în comun și/sau în codiviziune a autovehiculelor pot fi puse în aplicare cu mai mult succes în suburbiile din imediata apropiere a orașelor, de-a lungul coridoarelor aglomerate, în centrele orașelor, în zonele comerciale și în centrele districtelor, întrucât este necesară o mare densitate de potențiali utilizatori. Problemele grave ale transportului, cum sunt congestiunea sau insuficiența locurilor de parcare sau o lipsă a spațiilor de parcare la sediile companiilor, sporesc sensibilizarea și acceptarea acestor măsuri.

Se recomandă inițierea de măsuri de folosire în comun a autovehiculelor, în special la companiile cu un număr semnificativ de angajați, cu scopul de a stimula colegii să depășească rezistența socială de a călători cu persoane necunoscute și să stabilească o masă critică pentru baza de date a potențialilor utilizatori de autovehicule în comun. Mai mult, este mai ușor să se combine deplasările atunci când destinația este aceeași, mai ales în cazul în care baza de date a potențialilor utilizatori de autovehicule în comun nu a fost încă construită conform acestei mase critice. Ulterior, baza de date pentru găsirea de parteneri poate fi extinsă și deschisă și altor companii (din apropiere) sau publicului larg. Este avantajos dacă autoritatea publică susține în mod oficial inițiativa



de folosire în comun și în codiviziune a autovehiculelor (de exemplu, prin promovare pe site-ul web oficial al autorității municipale sau de transport public).

Operatorul de transport public trebuie să fie interesat de sprijinirea măsurilor de folosire în comun sau în codiviziune a autovehiculelor întrucât își poate consolida oferta proprie de transport public. Acesta poate oferi tarife sau bilete speciale pentru a realiza un transfer lin între aceste mijloace de transport sustenabile (de exemplu, pentru persoanele care folosesc transportul în comun pentru deplasările de acasă la serviciu, se poate oferi un preț special la folosirea în codiviziune a autovehiculelor pentru întoarcerea de la serviciu acasă).

Etapele și termenul de punere în aplicare

La punerea în aplicare a măsurilor, cum ar fi înființarea unui serviciu de folosire în comun sau în codiviziune a autovehiculelor, trebuie să se țină seama de următoarele considerente, precum și de măsuri de sprijin și un termen rezonabil de punere în aplicare.

ETAPE DE LUCRU

1. Cerințe referitoare la date

- Colectarea informațiilor privind serviciile existente de folosire în comun sau în codiviziune a autovehiculelor și echipamentele tehnice adecvate (software, autovehicule, computere de bord etc.)
- Lansarea unui studiu de piață privind potențialii utilizatori și disponibilitatea de a participa ca utilizator de autovehicule în comun sau în codiviziune
- Analizarea situației actuale referitoare la trafic și parcare
- Identificarea locațiilor sau companiilor adecvate pentru punerea în aplicare a măsurilor

2. Cerințe referitoare la decizii

- Decizie referitoare la sistemul tehnic care va fi utilizat (de exemplu, unități de bord pentru autovehiculele folosite în codiviziune sau software de găsimă a partenerilor pentru autovehiculele folosite în comun)
- Decizii referitoare la stimulentele suplimentare oferite utilizatorilor (de exemplu, locuri de parcare special amenajate sau gratuite, carduri de reducere la transportul public pentru utilizatorii de autovehicule în comun, precum și în codiviziune)
- Definirea structurii organizaționale și instituționale a serviciilor oferite (pentru serviciile de folosire în comun, precum și în codiviziune a autovehiculelor)
- Asigurarea conformității sistemului de folosire în comun a autovehiculelor cu legile privind protecția datelor cu caracter personal

3. Development of the concept

- Identificarea exemplurilor de bună practică din alte orașe, schimburi de experiență
- Cooperare între organizațiile locale care adoptă un sistem de folosire în codiviziune a autovehiculelor sau care promovează folosirea în comun a autovehiculelor
- Pentru serviciile de folosire în codiviziune a autovehiculelor, sunt necesare decizii referitoare la software-ul utilizat, amplasamentele centrelor de apel și stațiilor de folosire în codiviziune a autovehiculelor, precum și la sistemul de tarifyare.
- Pentru serviciile de folosire în comun a autovehiculelor, trebuie creată o bază de date care să conțină informații despre potențialii utilizatori de autovehicule în comun.
- Atenția trebuie axată pe evitarea unui modal shift de la transportul public, mersul pe jos sau cu bicicleta la folosirea în codiviziune sau în comun a autovehiculelor, în special în zonele care se bazează pe o rețea eficientă de transport public.

4. Faza inițială

- Testarea sistemelor la o scară mai mică



5. Extinderea serviciului

- Identificarea companiilor, locațiilor sau zonelor suplimentare în care pot fi oferite servicii de folosire în codiviziune sau în comun a autovehiculelor (de exemplu, în zonele de parcare de tip „park and ride” pentru sprijinirea unui transport interurban intermodal)
- Serviciile de folosire în codiviziune a autovehiculelor pot oferi mai multe autovehicule și mai multe spații de parcare.
- Serviciile de folosire în comun a autovehiculelor pot fi puse la dispoziție mai multor potențiali utilizatori.
- Promovarea efectelor pozitive și a ușurinței de utilizare în vederea creșterii numărului de participanți și țintirii masei critice pentru o continuare cu succes a măsurii pe termen lung.
- Activitățile de formare suplimentare pentru instituțiile interesate de noile facilități sunt utile.

6. Promovarea inițiativei

- Inițiativa folosirii în comun a autovehiculelor, în special, are nevoie de o promovare puternică și energetică în vederea obținerii și menținerii unor rezultate viabile.

7. Evaluare

- Evaluare (de exemplu, evidențe referitoare la participare, statistici cu privire la amplasarea punctelor de folosire în comun a autovehiculelor, sondaj privind satisfacția clienților) și o îmbunătățire permanentă a serviciului

MĂSURI ÎNSOȚITOARE DE AMPLIFICARE A EFECTELOR POZITIVE

Sunt necesare campanii promoționale intensive pentru a spori sensibilizarea în rândul opiniei publice și, prin urmare, a potențialilor utilizatori. În special, asigurarea de locuri de parcare special amenajate sau de benzi rezervate, crearea unor garanții de mobilitate pentru utilizatorii de autovehicule în comun (de exemplu, asigurarea de taxiuri pentru deplasarea la domiciliu atunci când acordurile de folosire în comun a autovehiculelor sunt desființate sau în caz de ore suplimentare sau îmbolnăviri neașteptate) și scheme de premiere (de exemplu, puncte de bonificație pentru un comportament sustenabil în ceea ce privește deplasările în cadrul com-

paniilor) ajută la menținerea succesului măsurilor. De asemenea, pot fi oferite cursuri gratuite de conducere ecologică (Eco-Driving) utilizatorilor sistemului de folosire în codiviziune sau în comun a autovehiculelor. Pentru a sprijini utilizarea serviciilor de folosire în comun a autovehiculelor, schemele de stabilire a taxelor rutiere pot fi concepute astfel încât să fie favorizate autovehiculele cu un grad mai mare de ocupare (de exemplu, printr-o taxă de drum mai mică sau zero).

TERMEN

Durata depinde, în principal, de organizarea procesului de punere în aplicare și de cât de entuziast cooperează părțile implicate. Înființarea unei scheme de folosire în comun a autovehiculelor la o scară mică este o măsură pe termen scurt, dar trebuie să se țină seama de faptul că este necesară o perioadă de aproximativ 1–2 ani pentru a evalua pe deplin eficacitatea unei măsuri de folosire în comun a autovehiculelor. Aceasta deoarece înființarea sistemului în cadrul comunității la o scară mai largă și permiterea testării sistemului și construirii încrederii în acesta, iar apoi integrarea acestuia în tiparul normal de mobilitate al persoanelor reprezintă un proces îndelungat.

Înființarea unei scheme de folosire în codiviziune a autovehiculelor durează, de asemenea, aproximativ doi ani. Cu toate acestea, efecte pozitive pot fi deja atinse în primul an, dar acestea ar trebui mărite sensibil după doi-cinci ani (de exemplu, modal shift, vânzarea de către unele persoane a celui de-al doilea automobil, o sinergie crescută cu mersul cu bicicleta și mijloacele de transport în comun etc.).

Pendelnetz Stuttgart





Care sunt investițiile implicate?

Folosirea în comun a autovehiculelor

Folosirea în comun a autovehiculelor are costuri relativ scăzute de demarare și operare. De obicei, serviciul este gratuit pentru utilizatori. Eficiența crește atunci când numărul de participanți atinge un anumit prag critic, deoarece este mai ușor să se găsească parteneri pentru călătorii. Următorii factori de cost trebuie luați în considerare:

- Taxa de licență pentru software-ul de găsimă a partenerilor
- Furnizorul de servicii și operarea site-ului web
- Costuri de marketing
- Costuri pentru locurile de parcare special amenajate și stimulente
- Personalul centrului de apel

Costurile de operare pentru un sistem de folosire în comun a autovehiculelor, de exemplu, pentru 180 de membri, începe de la 570 EUR pe an. Un sistem pentru aproximativ 1000 de clienți variază între 2000 EUR și 4000 EUR pe an. În Preston (Regatul Unit) s-au cheltuit aproximativ 4500 EUR pentru campania de informare și promovare a serviciului de folosire în comun a autovehiculelor.

Folosirea în codiviziune a autovehiculelor

Înființarea unui serviciu de folosire în codiviziune a autovehiculelor este mai scumpă decât organizarea folosirii în comun a autovehiculelor și trebuie luați în considerare următorii factori de cost:

- Investiția și întreținerea autovehiculelor furnizate, precum și a unităților de bord pentru tarife. În medie, ar trebui să fie disponibil un autovehicul la aproximativ 50 de membri ai unui club de folosire în codiviziune a autovehiculelor.
- Locuri necesare de parcare a autovehiculelor pe teren privat sau în garaje
- Costuri personale pentru organizarea, operarea și întreținerea sistemului
- Taxă de licență pentru software-ul de rezervare
- Costul cu furnizorul de servicii și de operare a site-ului web

Operatorul serviciului ar putea percepe o taxă lunară sau anuală de la fiecare utilizator (aproximativ 30–110 EUR pe an), precum și un tarif pe kilometru și pe oră. În mod normal, costurile de operare sunt acoperite de veniturile operaționale.

Principalii factori determinanți care servesc drept precursori ai succesului

Mai jos sunt menționați principalii factori determinanți ai inițierii, precum și ai unei puneri în aplicare eficiente și de succes a măsurilor descrise mai sus:

- Sprijin puternic pentru ideea de folosire în comun sau în codiviziune a autovehiculelor din partea șefului entității care, din punct de vedere logic, ar pune măsura în aplicare (politicieni, companie, universitate etc.)
- Activități și strategii promoționale din partea mass-mediei locale
- Existența politicilor naționale care permit beneficii preferențiale pentru utilizatorii de autovehicule în codiviziune (de exemplu, permisiunea de a conduce în zone restricționate) sau care prevăd stimulente pentru utilizatorii de autovehicule în comun sau în codiviziune
- Resurse financiare garantate, în special în timpul fazei inițiale
- Includerea măsurilor în planul general de transport local
- Includerea măsurilor în planurile de dezvoltare urbană (de exemplu, spații pentru autovehiculele folosite în codiviziune în locul parcarilor auto convenționale în noile zone rezidențiale)
- Integrarea în ofertele intermodale (de exemplu, oferirea unui tarif special la folosirea în codiviziune a autovehiculelor pentru deținătorii de abonamente la mijloacele de transport în comun)
- Punere în aplicare simultană cu planurile de deplasare ale companiilor



Strategii pentru succesul punerii în aplicare

Toate fazele de lucru trebuie însoțite de discuții și reuniuni ale grupurilor de lucru pentru a identifica în prealabil barierele și pentru a reacționa imediat la eventualele probleme.

Sprijin politic

În general, riscul de a nu obține acordul politic pentru măsură este minim. Cu toate acestea, se recomandă numirea unei persoane ca susținător al măsurii care să prezinte toate avantajele în discuții publice și care să convingă locuitorii sau angajații de utilitatea măsurii.

Acceptare

Oamenii pot fi reticenți la ideea de a oferi locuri în propriile automobile sau de a folosi locurile disponibile din alte autovehicule. Motivele indicate de potențialii utilizatori sunt, de obicei, temeri legate de securitate sau indisponibilitatea de a-și schimba comportamentul. Pentru a contracara această problemă, trebuie desfășurate activități de sensibilizare, precum și demonstrarea beneficiilor și difuzarea de studii de caz. De asemenea, se recomandă stabilirea de grupuri de utilizatori privați (de exemplu, exclusiv pentru femei pentru a accentua sentimentul de siguranță). Este important să se aleagă instrumente foarte simple, precum și să se dezvolte un site web atractiv și interesant. De asemenea, programul de lucru diferit al potențialilor utilizatori împiedică formarea unui sistem de folosire în comun a autovehiculelor. Această problemă poate fi soluționată prin mărirea numărului de utilizatori din baza de date, crescând astfel șansele de a găsi un „partener” compatibil.

Mai mult, indisponibilitatea companiilor de a introduce sisteme de folosire în comun sau în codiviziune a autovehiculelor împiedică dezvoltarea măsurilor. Întrucât această barieră este legată de presiunea socială, o strategie de depășire a acestei probleme poate fi impli-

carea directă a conducerii superioare a companiilor în proiect (de exemplu, prin biroul de mobilitate). Operatorii de transport public pot împiedica, de asemenea, introducerea inițiativelor de folosire în comun a autovehiculelor, dacă sunt de părere că acest serviciu le face concurență. Pentru a depăși această barieră, este important să se comunice cu această parte interesată într-o fază incipientă a procesului de planificare pentru a arăta că serviciul este complementar transportului public. Persoanele care nu dețin un autovehicul și utilizează serviciile de folosire în comun a autovehiculelor vor folosi, de asemenea, mijloacele de transport în comun în numeroase cazuri.

Gestionare financiară

Lipsa resurselor financiare poate fi o problemă, de exemplu, pentru colectarea datelor necesare, pentru alocarea de spații prioritare pentru folosirea în codiviziune a autovehiculelor sau pentru activități promoționale. Prin urmare, se recomandă să se integreze măsurile planificate în politica municipalității de transport urban și protecție a climatului pentru a asigura finanțarea acțiunilor. Trebuie stabilit un plan financiar și de afaceri pe termen lung pentru a asigura că, după faza inițială, serviciul poate fi oferit utilizatorilor. Se recomandă să se solicite fonduri private, locale sau naționale. De asemenea, sunt disponibile fonduri europene pentru sprijinirea măsurilor, de exemplu:

- Al șaptelea program-cadru pentru cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrație (RTD) (2007–2013, finanțare 50–100%, link: <http://cordis.europa.eu/>)
- Programul-cadru pentru competitivitate și inovație (2007–2013), un program operațional este Intelligent Energy for Europe II (finanțare până la 75%, link: <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>)
- LIFE+ (2007–2013, finanțare până la 50%, link: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Fonduri structurale și de coeziune, în general
- Programe de cooperare teritorială europeană (fostul INTERREG, care sprijină cooperarea transfrontalieră (A), cooperarea transnațională (B) și cooperarea interregională (C))



Instituire și organizare

Întârzierile în punerea în aplicare pot fi eliminate prin negocierea contractelor cu potențialii operatori ce includ asigurarea calității și orare fixe sau numesc o entitate de încredere care va fi responsabilă cu achiziția software-ului, autovehiculelor etc.

Condiție referitoare la cadrul juridic

În legislațiile naționale ale diferitelor țări europene, cadrul juridic pentru introducerea acestor servicii nu a fost clarificat încă. Prin urmare, condițiile juridice necesare (privind aspecte precum înregistrarea, manipularea datelor, responsabilități, asigurarea pasagerilor etc.) trebuie analizate în prealabil. Acest lucru este deosebit de important pentru serviciile furnizate în școli, în situațiile în care părinții duc alți elevi la școală alături de propriul copil. Autoritatea responsabilă trebuie precizată chiar de la începutul punerii în aplicare a măsurii, cu alte cuvinte, trebuie să se indice care autoritate este responsabilă pentru organizarea, monitorizarea și/sau finanțarea serviciului de folosire în comun sau în codiviziune a autovehiculelor.

ELEMENTE CHEIE DE LUAT ÎN CONSIDERARE

- Oferirea de servicii în suburbiile cu mare densitate de populație din imediata apropiere a orașelor, de-a lungul coridoarelor aglomerate, în centrele orașelor sau în zonele comerciale
- Asigurarea conformității cu legile privind protecția datelor cu caracter personal și asigurarea pasagerilor
- Oferirea de stimulente suplimentare precum parcare gratuită sau special amenajată pentru utilizatorii de autovehicule în comun sau în codiviziune
- Elaborarea unei strategii solide de marketing și sensibilizare

Care sunt persoanele cheie care vor fi implicate?

Diferite persoane și instituții trebuie implicate în măsuri. Este important să se cunoască de cine este nevoie ca partener direct în proiectul în care trebuie implicate părți interesate precum consilieri și susținători informali.

PĂRȚI INTERESATE

Potențialii utilizatori

Ca grup țintă principal al serviciilor, potențialii utilizatori ai ambelor servicii trebuie incluși în planificarea măsurilor. Aceștia pot fi implicați prin sondaje și interviuri, precum și prin activități promoționale, campanii de sensibilizare și prezentări ale sistemului de folosire în comun sau în codiviziune a autovehiculelor.

Potențialii utilizatori pot fi clasificați în grupuri mai detaliate, incluzând³:

- Utilizatori ai transportului public și persoane orientate spre transportul public
- Persoane cu calificări educaționale formale mai înalte
- Persoane aflate într-o perioadă a ciclului de viață cu transformări semnificative (de exemplu, persoane care s-au mutat recent la un alt domiciliu)

Companii

Folosirea în codiviziune a autovehiculelor

Este esențială implicarea întreprinderilor ca utilizatori ai autovehiculelor în timpul zilelor lucrătoare (persoanele private au tendința de a folosi un autovehicul mai ales seara și în weekend).

³ W. Loose: Car Sharing in Germany [Folosirea autovehiculelor în codiviziune în Germania]. Atelier BUSTRIIP „Sustainable Urban Transport Planning – from Theory to Practice” [Planificarea sustenabilă a transportului urban – de la teorie la practică], Bremen, mai 2007



Car-pooling

Comaniile (în special cele cu un număr mare de angajați) reprezintă părțile interesate cheie în crearea unei baze de date de găsimă a partenerilor pentru folosirea în comun a autovehiculelor.

Mass-media

Mass-media joacă un rol important în promovarea serviciului, în special dată fiind natura oarecum nouă și inovatoare a măsurilor.

Altele

Diferitele grupuri de interes local, cum ar fi organizațiile care susțin egalitatea între sexe, pot fi invitate să sprijine măsurile. Mai mult, ar putea fi implicați diferiți participanți ocazionali, cum ar fi administrațiile locale/regionale, companiile private, organizatorii de evenimente, precum și cluburile sportive. Administrațiile locale și regionale (de exemplu, direcția de drumuri naționale) pot sprijini ferm măsura, iar politicienii pot susține introducerea rapidă a condițiilor necesare ale cadrului juridic. Angajații și asociațiile profesionale care au un interes față de folosirea autovehiculelor trebuie, de asemenea, implicați.

PRINCIPALII PARTENERI AI PROIECTULUI

Factor decizional

Folosirea în comun a autovehiculelor

Rolul principal în punerea în aplicare a măsurilor este, de obicei, asumat de administrația locală sau regională, o companie sau o organizație, care dorește să furnizeze un nou serviciu de mobilitate cetățenilor sau angajaților în cadrul unei scheme de gestionare a mobilității. Conducerea organizației de punere în aplicare este responsabilă pentru conceperea, coordonarea și evaluarea măsurii.

Folosirea în codiviziune a autovehiculelor

În mod normal, serviciile de folosire în codiviziune a autovehiculelor sunt înființate de întreprinderi private (de exemplu, un operator de transport) sau de asociații specializate în cooperare cu administrația locală. Companiile care sunt responsabile pentru întreținerea, curățenia și repararea autovehiculelor ar putea fi, de asemenea, implicate, la fel ca cele responsabile pentru întreținerea paginii de întâmpinare și a sistemului de rezervare on-line.

Operator

Operarea reprezintă, de obicei, responsabilitatea unei companii de software și găzduire. Pe lângă găzduirea site-ului web, și promovarea trebuie asigurată de această companie. Se recomandă implicarea municipalității în promovarea sistemului, întrucât acest lucru va asigura încrederea în sistem în rândul utilizatorilor. Centrele de apel specializate pot prelua activitățile de telefonie și internet ale operatorului.

Finanțare

De obicei, costurile pentru înființarea unui sistem de folosire în comun a autovehiculelor vor fi acoperite de administrațiile locale/regionale (departamentul de transport/trafic, departamentul de urbanism etc.), ministere, companii, școli sau alte organizații.

Platformele de folosire în codiviziune a autovehiculelor sunt finanțate de companii private (de exemplu, companii de transport public) cu subvenții pentru demarare din partea municipalității, regiunii sau autorității de transport public.

Alții

Parteneri importanți sunt, de obicei, autoritățile locale, institutele de cercetare și întreprinderile care susțin punerea în aplicare și evaluarea serviciului. Cu toate acestea, și organizațiile guvernamentale ecologiste ar putea fi interesate de participarea la procesul de planificare. Mai mult, autorități federale sau regionale și politicieni de nivel mai înalt („susținători locali”) trebuie să sprijine punerea în aplicare a măsurii.



Enumerarea exemplelor practice din cadrul CIVITAS II

În cadrul CIVITAS II, 12 orașe au pus în aplicare măsuri care vizează folosirea în comun sau în codiviziune a autovehiculelor:

Burgos (Spania): folosirea în comun a autovehiculelor, servicii colective de mobilitate pentru utilizatorii țintă

Debrecen (Ungaria): serviciu de folosire în comun a autovehiculelor pentru studenți

Genova (Italia): serviciu de folosire în codiviziune a autovehiculelor

Cracovia (Polonia): sistem de folosire în comun a autovehiculelor, opțiuni politice pentru folosirea în codiviziune a autovehiculelor

La Rochelle (Franța): instalarea unui nou parc de folosire în codiviziune a autovehiculelor

Malmö (Suedia): folosirea în codiviziune a autovehiculelor pentru companii și persoane private

Norwich (Regatul Unit): folosirea în comun a autovehiculelor, dezvoltarea unui club de folosire în codiviziune a autovehiculelor

Potenza (Italia): dezvoltarea unui sistem de folosire în comun a autovehiculelor

Preston (Regatul Unit): promovarea folosirii în codiviziune a autovehiculelor și a cluburilor auto

Stuttgart (Germania): folosirea în comun a autovehiculelor și marketingul mobilității

Toulouse (Franța): promovarea folosirii în comun a autovehiculelor și integrarea în serviciile de transport public, punerea în aplicare a unui nou serviciu de folosire în codiviziune a autovehiculelor corelat cu serviciile de transport public

Veneția (Italia): extinderea și diversificarea schemei de folosire în codiviziune a autovehiculelor

www.civitas.eu

Site-ul web CIVITAS conține informații privind nou-tățile și evenimentele asociate cu CIVITAS. Acesta oferă o prezentare generală a tuturor proiectelor CIVITAS, orașelor CIVITAS și include detaliile de contact a peste 600 de persoane care lucrează în cadrul CIVITAS.

În plus, obțineți cunoștințe aprofundate despre cele peste 650 de vitrine inovatoare din orașele demonstrative CIVITAS.

Vizitați site-ul web CIVITAS și căutați principalele exemple de experiențe referitoare la transportul urban sustenabil derulate în prezent în orașe. Dacă oricare dintre idei se potrivește orașului dumneavoastră sau sunteți interesați doar să aflați mai multe, puteți contacta persoana competentă responsabilă pentru respectiva măsură.



Contact

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11
2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Editor: CIVITAS GUARD – Evaluare, monitorizare și difuzare pentru CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Așezare în pagină:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Surse:** DENZEL Mobility (fotografie copertă). Toate celelalte fotografii sunt furnizate de orașele CIVITAS și echipa CIVITAS GUARD (cu excepția cazului în care se menționează altele) și sunt aprobate pentru reproducere în prezenta publicație. Cifrele și valorile furnizate se bazează, în principal, pe rezultatele proiectelor demonstrative CIVITAS, raportate de orașele participante. După caz, s-au utilizat informații suplimentare din literatura de specialitate. **Ediția 2010.** Tipărit în Austria.

Nici Comisia Europeană și nici oricare din persoanele care acționează în numele Comisiei nu sunt responsabile pentru eventuala utilizare a informațiilor conținute în prezenta publicație. Opiniile exprimate în prezenta publicație nu au fost adoptate sau aprobate în niciun mod de către Comisie și nu trebuie considerate o afirmare a opiniilor Comisiei.

CIVITAS Initiative este cofinanțată de secțiunile Energie și Transport ale programului-cadru UE pentru cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrație (RTD).

CIVITAS