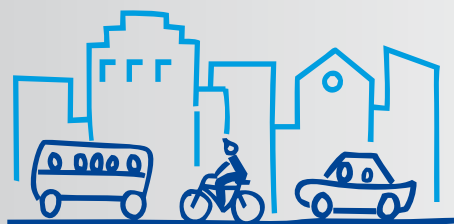




# CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



## 07

### POLICY ADVICE NOTES

## Приоритети на обществения транспорт в градовете



Инициативата CIVITAS е европейска акция, подкрепяща градовете в прилагането на интегрирана устойчива и енергийно ефективна транспортна политика. Уроците, научени при планирането, прилагането и фазите на операциите по дейността са резюмирани в дванадесет Policy Advice Notes, които дават представа как да се справяме с проблемите на градския транспорт, с които ще се сблъскаат европейските градове в бъдеще.



# Приоритети на обществения транспорт в градовете

## Въвеждане на бърза и надеждна форма на природосъобразен транспорт



В рамките на CIVITAS II (2005–2009) бяха предприети различни мерки с цел даване на приоритет на обществения транспорт в трафика и в градската транспортна система. Европейските градове, които въведоха тези иновационни инструменти, имаха различен опит, както във фазата на планирането, така и във фазата на прилагането; този опит формира базата на полезно ноу-хау, което е резюмирано в Policy Advice Note.

## Преглед

### ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

Общественият транспорт може да не бъде така атрактивен за гражданите, както придвижването с частни коли. Общественият транспорт е по-малко гъвкав и често заема повече време, защото не винаги той отива директно до дестинацията на пътника. Правят се различни спирания за прекачване по други маршрути или други видове транспорт или за качване на други пасажери по път. В резултат на това автобусите и трамваите не се считат за реална алтернатива на автомобила.

Градовете могат да се справят с тези проблеми чрез създаване на система за обществен транспорт на светофарите. Те се монтират, така че да откриват приближаващ се автобус или трамвай, като осигуряват на транспортните средства по възможност зелена светлина, когато те пристигат на кръстовище. Тези системи за приоритет могат да осигурят съществени предимства в смисъл на време за пътуване и надеждност и могат да намалят загубата на време, особено в часове на натоварване, като така правят обществен транспорт още по-бърз. Тези системи за приоритет би трябвало да бъдат важен елемент на интелигентните транспортни системи във всички европейски градове. Особено много трябва да се насърчават в градовете на страните от централна и източна Европа, за да се запазят високите нива на използване на обществен транспорт от миналото.



Могат да се създадат запазени платна за обществения транспорт. Това са забранени платна, предназначени изключително за трамваи и/или автобуси педи локално платно или секция от пътната мрежа да позволи на колите на градския транспорт да минават встрани от задръстването. Също така може тези платна да се отворят за други специализирани транспортни средства, като например таксите. За да се постигне ефективно използване на платната, жизнено важно е да се изгради система за мониторинг и принуда, както и да се дефинират точно категориите потребители (например колите на градския транспорт, таксите, велосипедисти и т.н.) Понякога може да бъде подходящо да се направят отделни платна за трамваи, достъпни за автобуси в критичните зони (ако няма възможност да се създаде ново самостоятелно платно)

## ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

Мерките са основно насочени към настоящите потребители на обществения транспорт, но могат също така да привлекат нови пасажери чрез подобряване на надеждността, времето за пътуване и имиджа на обществения транспорт.

Прилагането на описаните мерки е важен елемент от маркетинговата кампания, която трябва да се адресира и към индивидуалните потребители на автомобили. Съобщението трябва да се базира на реалните преимущества, като редуциране на времето и по-голяма надеждност, особено в часовете "пик".

## ОТРАЖЕНИЕ И ПРЕИМУЩЕСТВА

### За обществеността

Обществеността може да извлече облаги, защото

- Емисиите на вредни газове могат да се намалят, поради по-малкото прекарано време в задръстване и подобреното преминаване през потока на трафика.
- Modal split на градския транспорт се увеличава и използването на частни моторни превозни средства се намалява, като по този начин причинява намаляване на шума и изхвърлянето на вредни газове в дългосрочен план.
- Публичните фондове се изразходват по по-ефективен начин, като се концентрираме върху подобрене на съществуващата инфраструктура и парк от превозни средства.

### За всеки отделен човек

Потребителите на обществения транспорт се възползват от предимствата, тъй като е необходимо по-малко време за пътуване с автобус или трамвай. Услугите на градския транспорт стават по-надеждни (спазване на разписанието и подобрена регулярност). Времето за ремонти в случай на повреда или катастрофа също се намалява. В резултат на подобрените услуги на обществения транспорт може да намалят собствениците на автомобили, тъй като няма да е необходима вече лична кола (или втора кола в семейството).

### За фирмите

Конкурентоспособността на градския транспорт се увеличава и това би трябвало доведе до увеличаване на приходите от билети. Операторите от обществения транспорт също се възползват от преимуществата на мерките, доколкото ефективността на работата и комфорта на шофьорите и диспечерите нарастват. Средната скорост на превозните средства също се увеличава. Опитът в град Тулуза (Франция) показва, че в определени участъци от пътя е възможно увеличение от 13 km/h на 23 km/h, което пък спомага за спестяване на време от порядъка на 5 до 10 минути, като по този начин прави градския транспорт конкурентен в сравнение с личния автомобил. Там са разработени 2 коридора за автобуси с дължина



Schifler



18 km, както и 22 автобусни спирки във вид на high quality corridors (HQC) с цел да се подобри предлагането в градския транспорт. По-нататъшния принос на подобренията е, че те имат силно влияние върху имиджа на обществения транспорт, когато услугата е по-точна, по-надеждна и по-често изпълнявана.

Търговските компании и тези с магазини също също могат да спестят пари, тъй като ще а необходими по-малко инвестиции, както и разходи за експлоатация за предлагане на парко-места за лични автомобили.

### РАМКОВИ УСЛОВИЯ ЗА УСПЕХ

Мерките сякаш се прилагат най-успешно, ако градът вече има сериозни транспортни проблеми, като задръствания, оскъдно място за паркиране и липса на подходяща инфраструктура за ходене и каране на велосипед. Създаване на приоритет за превозните средства на обществения транспорт е опция, която можем лесно да си позволим, за да подобрим достъпността на зони със средно ниво на плътността на населеност, които в момента могат да бъдат достигнати само по пътища с много задръствания. На тези места не би било оправдано да се направи отделно платно за автобус или трамвай, поради високите цени, но система от приоритети би била подходящо решение, тъй като инвестицията е сравнително малка, като се имат предвид предимствата при намаляването на времето, както и комфорта. За въвеждането на запазени платна за градския транспорт от жизнено важно значение е да има достатъчно място и да се въведе система за мониторинг за контрол на лентите, за да се увеличи тяхната ефективност (напр. с фиксирани оптични входове за контрол на достъпа). Когато се планира инфраструктурата на нов път, желателно е да се приложат решения по създаването на приоритети още в етапа на планиране и техническо проектиране.

Взето е предвид, че въвеждането на платна с приоритет, ще отнеме от пространството на другите участници в движението на пътя. Във фазата на планиране ще бъде важно да се използват модели, за да се оценят условията, при които да се постигне същия поток от пасажери. Преминването

от автомобили към автобуси би трябвало да даде като резултат поне същата или по-голяма мобилност на използващите пътищата. В обратния случай рязко ще се подобрят показателите за вредни емисии, както и за задръстванията, но те просто ще се преместят другаде. Ето защо трябва да се направи анализ с моделиране, за да се определят пропускателните способности и влиянието върху емисиите на проекта при различна заетост на автобусите и колите.

## Стъпки за прилагане и график

**За успешното въвеждане на мерки, предназначени за даване на приоритет на обществения транспорт, трябва да се вземат предвид следните работни стъпки, които са в подкрепа на мерките и времевите рамки.**

### РАБОТЕН ГРАФИК

#### 1. Събиране на необходимите данни

- Анализ на текущата ситуация в транспорта, автомобилния и вагонен парк и инфраструктурата, за да се уверим, че мерките са подходящи.
- Измерване на текущото качество на транспорта за реална оценка, след реализация на мярката (базирано на обичайно маркетингово проучване)
- Предприемане на проучване на мобилността за разкриване на нуждите и мненията на потребителите на обществения транспорт и гражданите
- Идентификация на най-проблемните улици (или участъци) и кръстовища, както и на продължителността на закъсненията в пиковите часове за определяне на местата, където може да се въведе мярката
- Проверка дали правната и регулаторна рамка позволяват въвеждането на мерките и изследване на законодателството, което защитава личното пространство на хората, за да се уверим, че системата за принудително прилагане е съвместима (например дали заснемането в ограничените за достъп платна не е нелегално)



- Събиране на данни за ситуационни и практически проучвания за градове със същите мащаби и същите транспортни проблеми, за да се информираме за нови гъвкави концепции за приоритетите в градския транспорт и за технологията за прилагането им
- 2. Инициране на необходимите формални решения**
- Одобрение на избор на коридор за автобусни платна с ограничен достъп
  - Одобрение на типа на система за приоритет
  - Одобрение на типа на система за принуда
  - Споразумение за разпределение на приходите от наказателни глоби
- 3. Определяне на концепцията**
- Конструирание на система в смисъл на технологични приложения и софтуерни спецификации от проектния екип (например местна администрация, полиция, оператор на обществения транспорт)
- 4. Прилагане на мярката**
- Системи от приоритети за автобусите
    - Обява за търг за софтуера, необходим за изграждане на системата от приоритети на сигналите в трафика
    - При необходимост се определя консултант за техническото планиране на междинните секции в трафика
    - Разработване на протокол за програмиране на контролера и базите данни за автобуси за системата от приоритети в междинните секции
    - Инсталиране и започване на работата на новото оборудване на избраните места
  - Запазени платна
    - Осигуряване на място за платната за градския транспорт с ограничен достъп (например с преобразуване на платна за паркиране)
    - При необходимост се определя консултант за планиране трафика
- Изграждане на необходимата инфраструктура
  - Създаване на контролна система за предотвратяване на незаконното използване на резервираните платна
- Калкулиране на ново разписание за обществения транспорт, следвайки въвеждането на новата система от приоритети за автобусите.
- 5. Стартиране на информационна кампания** за информиране на потребителите на автомобилен и обществен транспорт за системата и мерките по приложение.
- 6. Разработване на стратегия по прилагане.** Това може да бъде например контрол на определените платна с камери, CCTV системи (затворен телевизионен канал за видео наблюдение)
- 7. Оценка на мярката.** Насочено маркетингово проучване сред пътниците от превозните средства на градския транспорт, пътуващи по отделените ленти, ще бъде полезно, за да се знае колко от пасажерите са били ползва тели на леки автомобили преди въвеждане на мярката. Оценката трябва да бъде разтеглена във времето и да включва обстоен мониторинг на бройките пасажери, средните скорости на колите и автобусите, както и влиянието на бройките и заетостта на личните автомобили.





## **СЪПЪТСВАЩИ МЕРКИ ЗА УСИЛВАНЕ НА ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ**

Следните придружаващи мерки могат да увеличат успеха на положителните дейности по въвеждане на приоритети в градския транспорт:

- Повишаване на атрактивността на градския транспорт, като например въвеждане на интегрирана система за билети, информационни системи в реално време (например с GPS и информация за пътниците онлайн, както и на самите спирки), модернизация на местата за спирките на градския транспорт, подобряване на връзката между отделните линии на обществения транспорт, подобряване на достъпа до спирките на автобусите, както пеша, така и с велосипед, напасването на стойките за велосипеди, както и използването на превозни средства без бариери за достъп (например с нисък под)
- Въвеждането на платна за обществен транспорт с ограничен достъп във връзка с ревиизирана подземна транспортна мрежа (например линия на метрото). Ако ذخарнаващите депа (обществени транспортни платна от периферните зони) за тази бърза транспортна система са подобрени и връзката между автобусната и подземната транспортни мрежи е оптимизирана, периферните зони също могат да извлекат ползи от това.
- Въвеждането на чисти, безшумен и превозни средства може да бъде ефективно използвано на отделените платна. Приоритетите и въвеждането на чисти превозни средства увеличава атрактивността на пакета услуги на обществения транспорт, улеснявайки маркетинга на приложената мярка.
- Въвеждане на зони с ограничен достъп до (например зони с ниска емисия), управление на достъпа до места за паркиране в центъра и въвеждане на повишени такси за паркиране. Услугите паркиране и превоз трябва да се предлагат паралелно в станциите на линиите на градския транспорт с приоритет извън центъра на града.
- Маркетинга на устойчивите форми на транспорт – въвеждането на мерките може да се комбинира със събития промотиращи устойчива мобилност (например "Ден без автомобили", отворени дни на градския транспорт и т.н.)

## **ГРАФИК**

### **Системи от приоритети**

Опитностите вътре в CIVITAS II показват, че въвеждането на малки по обем транспортни системи с приоритети заема между 42 и 48 месеца, в зависимост от сложността на планираните мерки. Преди всичко трябва да се състави проучване за текущите концепции и управленски инструменти, което може да заеме около 12 месеца. Създаването на концепция (фазата на планиране) и процедурите по търговете могат да продължат до една година. Още една година ще бъде необходима за да се екипират превозните средства и светофарите и да се установят параметрите на системата.

### **Запазени платна**

Планирането на платна с ограничен достъп за автобуси или трамваи заема около 12 месеца. Построяването на платната зависи от дължината им и е от порядъка на една година за 10 километра,

Доколкото мерките са обикновено разпределени във времето, промените в търсенето могат да бъдат видени по-късно. Малки по обем краткосрочни влияния мога да се забележат, когато текущите потребители на градския транспорт променят своите маршрути, за да могат да пътуват с по-бърза линия. Привличането на потребителите на автомобили към обществения транспорт, поради спестяване на време и подобряване на надеждността, могат да се наблюдават като дългосрочен принос. Това влияние може да бъде особено голямо при твърде задръстените участъци от пътната мрежа.





## Какви са привлечените инвестиции

В зависимост от приложения вид система и броя кръстовища на автобусната мрежа, както и броя на превозни средства, които да бъдат технологично екипирани, разходите могат да се много различни. Все пак трябва да имаме предвид следните категории разходи:

- Строителни разходи за платната с ограничен достъп на градския транспорт.
- Разходи за подобряване на съществуващата инфраструктура
- Разходи за бордовата екипировка на превозните средства
- Разходи за прилагане на системата от приоритети на светофарите

Известен опит, придобит с CIVITAS II:

- EUR 26 000 за въвеждане на система приоритети на 42 кръстовища, включително разходи за модеми, инсталация и техническо планиране на трафика и експлоатация Малмьо, Швеция)
- EUR 100 000 за кръгово-базирана система приоритети на две автобусни линии (с обща дължина 16,5 km) и радио система за приоритети, приложена на две кръстовища плюс EUR 2 000 на автобус за бордова екипировка (Тулуза, Франция)
- EUR 1 165 000 за екипировка за система от приоритети на 26 вътрешни секции на 150 превозни средства и 7 центъра за управление и наблюдение (Талин, Естония)

Трябва да се вземе пред вид, че разходите могат да са много различни в различните градове и държави. За създаване на платна с ограничен достъп е важно да се знае дали мястото се взема просто от паркингите или се строи изцяло ново платно за целта.

## Основни катализатори, които са предшественици на успеха

Успехът на мерките, приложени в рамките на CIVITAS II градовете, които са имали за цел изграждане на приоритети в градския транспорт, се дължи на множество различни фактори, изброени о-долу:

- Потребители на градския транспорт, които силно подкрепят дейностите
- Добра кооперация между партньорите по мярката (полиция, оператори в транспорта, органите по обществения транспорт, общината, компаниите за таксиметрови превози, ако им е позволено да използват платната и т.н.)
- Подкрепа от местните политици, които помагат да се прескочат различните бариери
- Балансирана стратегия на ангажименти, както и визия и качество в управлението на града
- Катализатор на прилагането на системите за приоритет са техническите познания на инженерите, доказващи, че системата може да подобри значително надеждността и честотата на предоставяне на услугите на обществения транспорт
- Неспираща кооперация с местните медии за придаване на публичност на необходимостите на потребителите на градския транспорт и предимствата, които те могат да извлекат от мерките
- Използване на цветен асфалт или физически приспособления и изчистена маркировка за различаване и отделяне на специалните платна за автобуси (ако формата на улиците, законът и икономическите ресурси го позволяват)



## Стратегии за успешно прилагане

**Следните фактори, изброени по-долу, са основните движещи сили за започването, както и за прилагането на мерките, описани по-горе:**

### Пространствено планиране

В старите градски центрове, улиците са тесни и пространството е ограничено и поради това се налага да се наложат ограничения върху паркирането, за да може да се осигури място за превозните средства на градския транспорт. Ако мястото е твърде ограничено, могат да се поставят светофари, за да се държат частните моторни превозни средства извън зоната, когато приближава кола на градския транспорт.

### Стратегия

Мярката(-ите) трябва да присъства в транспортната политика или в стратегията на града с определена времева рамка за изпълнението, както и с определен отдел, отговорен за това.

### Институция и организация

Важно е да се разпределят приоритетите в различните отдели на общината. За всички работни стъпки е важно да се докладват извършените дейности, както и кои стъпки и решения все още липсват, какви проблеми са се появили, за да се осигури бърза реакция на евентуални отклонения. Трябва да е ясно коя част от мярката или поддържащата дейност на кой отдел да се вземе с приоритет.

### Приемане

Препоръчително е да се работи с медиите, за да се информират жителите за предимствата на мерките за потребителите на обществения транспорт, както и за цялата транспортна система. Това може да помогне за разпространяването на информация и да увеличи познаваемостта на предимствата, за да се убедят водачите на автомобили в частност и на асоциациите на шофьорите, които се страхуват от негативни ефекти върху използването на колите.

Ако са инсталирани мониторингови системи, които да записват нелегалното използване на платната за обществен транспорт от автомобили, може да се монтират големи и видими информационни панели за оповестяване на шофьорите. Приемането на глобите може да се подкрепи с информация (например предупреждения) вместо реални наказания (поне в началния период на мярката). Това може да им помогне да разберат своите отговорности и съответно да променят поведението си, разбирайки, че целта мярката не е да се накажат шофьорите на коли, а да се подобри услугата обществен транспорт, а оттам и цялата транспортна система.

### Финансов мениджмънт

Важно е да не се подценяват разходите при започване на мярката, като се направи подробно проучване на техническата екипировка и цените преди да се започне по-подробен процес на планиране. Ако прилагането на мярката е планирано във времето за повече от една година е важно да се осигури финансиране чрез подкрепата на мнозинството в градския съвет.

Важно е да се подготви бизнес план, за да се използват различни потоци на финансиране (например от Европейската комисия, Европейската банка за развитие EIB), както и да се разработи и поддържа структура за финансов мениджмънт.





### Технически страни

Много е важно да имате добри технически познания за възможните приложни решения преди да започнете планирането и изпълнението. В частност са нужни и познания от страна на организацията, която се договаря от ваша страна (например градския съвет, властите по обществения транспорт), за да се осигури подходящото ниво на компетентност в техническата спецификация към тръжните документи, графика на проекта и управлението на договарянето. По-нататък е необходимо компаниите, които са поканени на търга да имат задълбочени експертни технически познания. Може би затова е подходящо да се привлекат международни експерти, които да дават съвети по техническата спецификация, управление и подбор на контракторите, както и да събират опита от подобни градове, които вече са изпълнили мярката и вече я прилагат, така че да се разучат разходите за инвестиции и операции.

Системата от приоритети на обществения транспорт трябва да бъде гъвкава. Препоръчително е да има набор от решения, които да могат да се прилагат за конкретен участък, а не да се взема едно и също решение за цялото платно. Въпреки това, възможността да се третира индивидуално всяко едно кръстовище в резултат на неkoordinирано оборудване на светофарите, може да създаде сериозни затруднения за инженерите да създадат система за приоритет на градския транспорт. А от тук промяната на ситуацията (например промяна в условията на трафика, инсталиране на нови светофари) изисква значително време и е скъпо. Такова децентрализирано решение е подходящо само за отделни участъци. Ако можем да управляваме повече кръстовища, се препоръчва централизирана система за приоритет, тъй като е много ефективна, макар и скъпа и трудна за управление. Ако финансовите ресурси са твърде малки, се препоръчва да се открият критични кръстовища и участъци от пътя, където да се приложи мярката. Мярката трябва да се планира като "отворена система", което лесно се разширява и развива.

### Условие на правната рамка

Законови провизии за опазване на околната среда в национален мащаб може да оправдаят прилагането на системата за приоритет и платната с ограничен достъп в цялата страна. Все пак в новите страни членки на ЕС понякога законодателството има празноти или не е хармонизирано.

Инструментите за принудително изпълнение (например при нарушения на определените входове за автобусни платна) трябва да бъдат сертифицирани от съответното министерство, за да сме сигурни, че системата е в съответствие с националните закони за защита на данни. По-нататък се препоръчва да интегрираме мярката в разширени транспортни стратегии, подкрепяни от местни и регионални политици.

### ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА РАЗГЛЕЖДАНЕ

- Създаване на приоритет за превозните средства на обществения транспорт е особено успешна в зони със средно ниво на плътността на заселеност, които в момента могат да бъдат достигнати само по пътища с много задръствания.
- За въвеждането на резервирани автобусни платна е необходимо достатъчно място, както и мониторингова система за контрол на тези платна.
- Полезно е паралелно с мярката да се въведе достъп или ограничени за достъп зони за паркиране в градовете. По-нататък услугите паркиране и превоз трябва да се предлагат в станциите на усъвършенстваните линии на градския транспорт.
- Дейностите за повишаване на нивото на информираност на жителите са важни (особено за автомобилистите, които се страхуват от строителни работи), за да могат те да се запознаят са като цяло. Предимствата на мярката за потребителите на градския транспорт, както и за транспортната система



## Кои са хората, които трябва да бъдат привлечени?

### ЗАИНТЕРЕСУВАНИТЕ

Следните заинтересувани организации / лица би трябвало да се ангажират като съветници и поддръжници:

- Хората, пряко засегнати от мерките (потребители на автомобилни превози, потребители на обществен транспорт, асоциации на шофьорите на автомобили, ползватели на абонаментни карти и т.н.).
- Специални групи потребители, на които е позволено да ползват платната с ограничен достъп (например инвалиди, таксите, велосипедисти)

### ОСНОВНИ ПАРТНЬОРИ НА ПРОЕКТА

Привличането на следните партньори е особено важно за успешното прилагане на мерките:

#### Вземащите решение

- Местните администрации, като общината, местния съвет, отделът за улиците и паркингите към отдела за обществен транспорт на града или органът по обществен транспорт

#### Операторите

- Операторите по мярката (обикновено общината)
- Операторите на парка от превозни средства на обществен транспорт или органът по обществен транспорт

#### Финансиращите

- Общината, провинциални или национални власти, отговорни за финансиране на строителството на платната с ограничен достъп и въвеждане на системите за приоритети
- Операторът на обществен транспорт, ангажиран с плащането на подобренията по автобусите и екипировката на превозните средства за предаване на данни

#### Други партньори

- Полицията или друг орган за контрол на трафика, отговорен за принудителното изпълнение
- Публични или частни предприятия за техническата поддръжка
- Изследователски институт за оценката на влиянието, потоците на трафика и анализ, сравнен с основния случай
- Организации като екологични НПО-та, организации на колоездачи, асоциации на автомобилистите, организации на инвалидите





## Изброяване на практически примери от CIVITAS II

**7 града, приложили мерки, работещи по приоритета на градския транспорт в рамките на CIVITAS II:**

**Генуа (Италия):** Система за контрол на платното за автобуси в Генуа

**Краков (Полша):** Чист коридор с висока степен на мобилност; система за приоритети в обществения транспорт

**Тулуза (Франция):** Висококачествени коридори за автобуси и разработване на сигурни платна с ограничен достъп за градския транспорт в центъра на града; Прилагане на схема за приоритет на автобусите

**Малмьо (Швеция):** Системи от приоритет на автобусите

**Сучава (Румъния):** Мерки за приоритет на автобусите и други подобрения при автобусите

**Талин (Естония):** Система за приоритет на градския транспорт

**Ла Рошел (Франция):** Въвеждане на платна, определени за автобуси



ЗА ПОВЕЧЕ ИНФОРМАЦИЯ СЕ ОБЪРНЕТЕ КЪМ [WWW.CIVITAS.EU](http://WWW.CIVITAS.EU)

# www.civitas.eu

Уеб-сайтът на CIVITAS съдържа информация за **новини и събития**, свързани с CIVITAS. Той предлага преглед на **всички проекти на CIVITAS**, **градовете на CIVITAS** и съдържа **данни за контакт** с над 600 човека, работещи в рамките на CIVITAS.

Вижте уебсайта на CIVITAS и потърсете **основни примери на опит** в екологичния градски транспорт, който понастоящем се използва в градовете. Ако някоя от идеите може да послужи на вашия град или просто се интересувате да научите повече, свържете се със съответната личност, отговаряща за тази мярка.

В допълнение получавате задълбочени познания за **повече от 650 иновационни примера** от демонстрационните градове на CIVITAS.



## Контакти

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

Имейл: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
тел: +36 26 504046, факс: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Издател:** CIVITAS GUARD – Оценка, мониторинг и разпространение на CIVITAS II. Автор: Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna Оформление: FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Източници:** Schiffer (снимка на началната страница). Всички други фотографии са осигурени от градовете на CIVITAS и от екипа CIVITAS GUARD (ако не е отбелязано друго) и са одобрени за излагане в тази публикация. Числата и стойностите, които са приложени, са взети основно от резултатите на демонстрационните проекти на CIVITAS, докладвани от участващите градове. Където е подходящо, е използвана повече информация от литературата. **Издание 2010 г.** Отпечатано в Австрия.

Нито Европейската Комисия, нито личност, действаща от името на Комисията може да бъде отговорна за начина, по който може да бъде използвана информацията, съдържаща се в тази публикация. Мненията, изразени в тази публикация, не са били приети или по какъвто и да е начин одобрени от Комисията и на тях не трябва да се разчита, като на такива, изразяващи мнение на Комисията.

**CIVITAS Initiative е съ-учредена от Енергийната и транспортната части на рамкова програма RTD на ЕС.**

# CIVITAS