



# CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



## 07

### POLICY ADVICE NOTES

# Prioritizarea transportului public în orașe



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 referitoare la modul de a face față problemelor de transport urban cu care trebuie să se confrunte în viitor orașele din Uniunea Europeană.



# Prioritizarea transportului public în orașe

Crearea unui mod de transport ecologic rapid și fiabil



În cadrul CIVITAS II (2005–2009), s-au pus în aplicare diferite măsuri cu scopul de a prioritiza transportul public în cadrul traficului și al sistemului de transport urban. Orașele europene care au introdus aceste instrumente inovatoare au avut diferite experiențe atât în faza de planificare, cât și în faza de punere în aplicare; aceste experiențe formează baza pentru cunoștințele utile care sunt prezentate pe scurt în această Policy Advice Note.

## Prezentare generală

### DESCRIEREA MĂSURILOR

Transportul public poate să nu fie atractiv pentru cetățeni în comparație cu automobilele particulare. Transportul public este mai puțin flexibil și adesea călătoriile durează mai mult, deoarece vehiculele nu merg întotdeauna direct la destinația călătorului. Există mai multe stații pentru transferuri către alte rute sau mijloace de transport sau pentru a prelua alți pasageri de pe drum. Prin urmare, adesea, autobuzele și tramvaiele nu sunt considerate o alternativă reală la automobile.

Orașele pot contracara aceste probleme prin crearea de sisteme de prioritate pentru transportul public la semafoare. Acestea sunt instalate pentru a detecta un autobuz sau un tramvai care se apropie de un semafor, asigurând că vehiculele au culoarea verde, dacă este posibil, atunci când ajung la o intersecție. Aceste sisteme de prioritate pot oferi beneficii semnificative ca timpi de călătorie și fiabilitate și pot reduce pierderile de timp, în special la orele de vârf, făcând transportul public și mai rapid. Aceste sisteme de prioritate trebuie să constituie un element important al sistemelor inteligente de transport în toate orașele europene. În orașe din Europa Centrală și de Est în special, acestea trebuie promovate pentru a menține nivelurile anterioare ridicate de utilizare a transportului public.

Se pot crea benzi rezervate pentru vehiculele de transport în comun. Acestea sunt benzi separate exclusiv pentru tramvaie și/sau autobu-



ze înainte de o intersecție sau de-a lungul unor întregi secțiuni ale rețelei de drumuri, permițând vehiculelor de transport în comun să evite congestionarea. De asemenea, este posibilă deschiderea de benzi și pentru alte vehicule specifice, cum ar fi taxiurile. Pentru a obține o utilizare eficientă a benzilor, este esențial să se instituie un sistem specific de monitorizare și aplicare și să se definească anumite categorii de utilizatori (de exemplu, vehicule de transport în comun, taxiuri, bicicliști etc.). Uneori, ar putea fi adecvat ca benzile separate pentru tramvaie să devină accesibile și autobuzelor pe secțiuni importante (dacă nu există posibilitatea de a crea o nouă bandă separată).

## GRUPURI ȚINTĂ

Măsurile vizează, în principal, utilizatorii actuali ai serviciului de transport public, dar pot, de asemenea, atrage noi pasageri prin îmbunătățirea fiabilității, a timpului de călătorie și a imaginii serviciului de transport public.

Punerea în aplicare a măsurilor descrise este un element important al unei campanii de marketing care trebuie să se adreseze și utilizatorilor de autovehicule individuale. Mesajul trebuie să se bazeze pe avantajele reale, cum ar fi reducerea timpului și creșterea fiabilității, în special la orele de vârf.

## IMPACT ȘI BENEFICII

### Pentru public

Publicul poate beneficia de pe urma măsurilor deoarece

- Emisiile vehiculelor de transport în comun pot fi diminuate datorită reducerii timpului petrecut în trafic și unei mai mari fluidități a fluxului de trafic
- Repartizarea modală (modal split) a transportului public crește, iar utilizarea vehiculelor motorizate particulare scade, determinând o reducere a nivelului de zgomot și a poluării aerului pe termen lung.
- Fondurile publice sunt cheltuite mai eficient, concentrându-se pe îmbunătățirile infrastructurii și materialului rulant existente.

### Pentru persoanele fizice

Utilizatorul serviciului de transport public beneficiază de pe urma măsurii deoarece are nevoie de mai puțin timp pentru a călători cu autobuzul sau tramvaiul. Serviciile de transport public devin mai fiabile (respectarea orarului și regularitate îmbunătățită). Timpii necesari pentru remedierea defecțiunilor în cazul unei pene sau al unui accident sunt reduși. Datorită serviciului îmbunătățit de transport public, numărul de autovehicule proprietate personală poate scădea deoarece este posibil ca un automobil (sau un al doilea automobil într-o familie) să nu mai fie necesar, putând fi evitate costurile de achiziție și exploatare aferente.

### Pentru companii

În cazul creșterii competitivității transportului public, acest lucru ar trebui să genereze venituri mai mari din vânzarea de bilete. Operatorii de transport public beneficiază de pe urma măsurilor întrucât eficiența muncii și confortul conducătorilor auto și dispecerilor sporesc. De asemenea, crește viteza medie a vehiculelor. Experiențele din orașul Toulouse (Franța) au arătat că pe anumite secțiuni este posibilă o creștere a vitezei medii de la 13 km/h la 23 km/h, ceea ce înseamnă economii în materie de timp de călătorie de 5 până la 10 minute, făcând transportul public mai competitiv în comparație cu automobilul particular. Aici au fost dezvoltate două coridoare pentru autobuze cu o lungime de 18 km și 22 de stații de autobuz ca high quality corridors (HQC) pentru îmbunătățirea ofertei de transport public. Mai



Schiffer





mult, îmbunătățirile ar trebui să aibă un impact puternic asupra imaginii transportului public atunci când serviciul este mai punctual, mai fiabil și mai frecvent.

Comaniile comerciale și de vânzare cu amănuntul pot economisi și ele bani, deoarece vor fi necesare mai puține investiții și costuri de funcționare mai scăzute pentru oferirea de locuri de parcare pentru automobilele particulare.

## CONDIȚII CADRU PENTRU SUCCES

Este probabil ca măsurile să fie puse în aplicare cu și mai mare succes dacă orașul are deja probleme grave de transport, cum ar fi congestiunea traficului, locuri de parcare insuficiente și lipsa unei infrastructuri adecvate pentru mersul pe jos și cu bicicleta. Prioritizarea vehiculelor de transport în comun este o opțiune necostisitoare pentru creșterea accesibilității zonelor cu o densitate medie a populației, în care se poate ajunge în prezent numai prin utilizarea de drumuri foarte congestionate. Acolo, o linie de tramvai sau de metrou nu ar fi justificată din cauza costurilor ridicate, dar sistemele de prioritate ar fi o soluție adecvată întrucât investițiile sunt relativ scăzute în comparație cu beneficiile în materie de timp de mers și confort. Pentru introducerea de benzi rezervate pentru transportul public, este esențial să existe suficient spațiu disponibil și să se pună în aplicare un sistem de monitorizare în vederea asigurării unui control adecvat al benzilor pentru a crește eficiența acestora (de exemplu, cu porți optice fixe pentru controlul accesului). Atunci când se planifică o nouă infrastructură rutieră, se recomandă punerea în aplicare a unor soluții de prioritarizare în faza de planificare și de proiectare tehnică.

Trebuie să se țină seama de faptul că introducerea de benzi de prioritate este de natură să ia din spațiul altor participanți la trafic. În faza de planificare, va fi important să se folosească modele pentru a evalua condițiile în care se poate obține același debit de călători. Trecerea de la automobil la autobuz ar trebui să conducă la cel puțin aceeași sau, de preferință, o mai mare mobilitate a tuturor participanților la tra-

fic. În caz contrar, este foarte puțin probabil ca poluarea și congestionarea să se amelioreze, ci se va transfera pur și simplu în altă parte. Prin urmare, trebuie să se efectueze o modelare pentru a determina debitele proiectate și impactul asupra emisiilor pe baza scenariilor de folosire a autobuzelor și automobilelor.

## Etapele și termenele de punere în aplicare

**Pentru succesul introducerii măsurilor concepute să acorde prioritate transportului public, trebuie să se țină seama de următoarele etape de lucru, măsuri de sprijin și termene.**

### ETAPE DE LUCRU

#### 1. Colectarea datelor necesare

- Analiza situației actuale a traficului, a materialului rulant și a infrastructurii pentru a asigura că măsurile sunt adecvate
- Măsurarea calității actuale a transportului public pentru o evaluare reală imediat ce măsura este realizată (pe baza cercetării de piață regulate)
- Lansarea unei anchete de mobilitate pentru detectarea nevoilor și opiniilor utilizatorilor serviciului de transport public și ale cetățenilor
- Identificarea celor mai problematice străzi (sau secțiuni) și intersecții, precum și a duratei întârzierilor în perioada de vârf pentru a determina zonele în care ar putea fi introduse măsurile
- Verificarea posibilității ca introducerea măsurilor să fie permisă de cadrele juridice și de reglementare și examinarea legilor naționale care protejează viața privată a oamenilor pentru a asigura că sistemul de aplicare este compatibil (de exemplu, dacă se pot efectua fotografii ale vehiculelor care folosesc ilegal benzile separate)



- Colectarea studiilor privind dotările tehnologice de ultimă generație, precum și a studiilor de caz din orașe cu mărime similară și probleme de transport comune pentru a asigura informarea în legătură cu noile concepte flexibile pentru acordarea de prioritate transportului public și tehnologia care permite acest lucru
- 2. Inițierea deciziilor oficiale necesare**
- Aprobări pentru alegerea unui coridor destinat benzilor separate pentru autobuze
  - Aprobare pentru tipul sistemului de prioritate
  - Aprobare pentru sistemul de aplicare
  - Acord privind cota-parte din veniturile obținute din amenzi
- 3. Definirea conceptului**
- Proiectarea sistemului în ceea ce privește aplicațiile tehnologice și specificațiile de software de către echipa de proiect (de exemplu, administrația locală, poliția, operatorul de transport public)
- 4. Punerea în aplicare a măsurii**
- Sisteme de prioritate pentru autobuze
    - Cerere de oferte privind software-ul necesar pentru prioritizare la semafoare
    - Dacă este necesar, numirea unui consultant pentru planificarea tehnică a traficului la intersecții
    - Dezvoltarea protocolului pentru programarea controlerului și a bazei de date a autobuzelor pentru sistemul de prioritate la intersecții
    - Instalarea și operarea noilor echipamente în locațiile selectate
  - Benzi rezervate
    - Obținerea de spațiu pentru benzile separate rezervate transportului public (de exemplu, prin convertirea benzilor de parcare)
    - Dacă este necesar, numirea unui consultant pentru planificarea traficului
- Construirea infrastructurii necesare
  - Înfiițarea unui sistem de control pentru evitarea utilizării ilegale a benzilor rezervate
- Calcularea unui nou orar pentru transportul public după punerea în aplicare a noilor sisteme de prioritate pentru autobuze.
- 5. Lansarea unei campanii de informare** pentru informarea utilizatorilor de automobile și de vehicule de transport în comun în legătură cu sistemul și cu aspectele referitoare la executare.
- 6. Elaborarea unei strategii de aplicare.** Aceasta poate consta, de exemplu, în controlul benzilor rezervate prin camere, sisteme CCTV (televiziune cu circuit închis) sau patrulă de poliție.
- 7. Evaluarea măsurii.** Cercetarea de piață dedicată în rândul pasagerilor vehiculelor de transport în comun care circulă pe benzi separate va fi utilă pentru a ști câți pasageri foloseau automobile înainte de punerea în aplicare a măsurii. Evaluarea trebuie să fie continuă și să includă monitorizarea cuprinzătoare a numărului de călători, a vitezelor medii ale autobuzelor și automobilelor și a impactului asupra numărului și gradului de ocupare al automobilelor particulare.





## MĂSURI ÎNȘOȚITOARE DE AMPLIFICARE A EFECTELOR POZITIVE

Următoarele măsuri însoțitoare pot amplifica succesul activităților de prioritizare a transportului public:

- Creșterea atractivității transportului public, cum ar fi introducerea de sisteme de bilete integrate, sisteme de informare în timp real (de exemplu, cu GPS și informații pentru călători on-line și în stațiile de autobuz), modernizarea refugiilor de transport public, îmbunătățirea legăturii dintre diferite linii de transport public, îmbunătățirea accesibilității stațiilor de autobuze pe jos și cu bicicleta, instalarea de rastele pentru biciclete, precum și utilizarea de vehicule fără impedimente (de exemplu, cu podea joasă)
- Introducerea de benzi separate pentru transportul public în legătură cu o rețea subterană adaptată dintr-un oraș (de exemplu, o nouă linie de metrou). Dacă benzile de acces (benzile pentru transportul public din zonele periferice) pentru acest sistem de transport rapid sunt îmbunătățite, iar corespondența dintre rețeaua de autobuze și cea subterană este optimizată, și zonele periferice pot beneficia de această măsură.
- Introducerea de vehicule curate, cu nivel redus de zgomot, care ar putea fi utilizate eficient pe benzile separate. Prioritizarea și introducerea de vehicule curate sporesc atractivitatea pachetului de transport public, facilitând marketingul măsurii puse în aplicare.
- Introducerea de zone de restricționare a accesului (de exemplu, zone cu emisii scăzute), gestionând disponibilitatea locurilor de parcare centrale, și introducerea sau creșterea taxelor de parcare. În paralel, trebuie oferite servicii de parcare de tip „park and ride” în stații pe benzile de transport public prioritizate din afara centrului orașului.
- Marketingul mijloacelor de transport sustenabile – introducerea măsurilor ar putea fi combinată cu evenimente care să promoveze mobilitatea sustenabilă (respectiv, Car Free Day, zile deschise pentru transportul public etc.)

## TERMEN

### Sisteme de prioritate

Experiențele din cadrul CIVITAS II arată că punerea în aplicare a unui sistem de prioritate pentru transportul public la scară mică durează între 42 și 48 de luni, în funcție de complexitatea măsurii planificate. Mai întâi, trebuie compilat un studiu referitor la conceptele și instrumentele de gestionare actuale, care poate dura aproximativ 12 luni. Crearea unui concept (faza de planificare) și procedurile de ofertare pot dura până la un an. Este nevoie de un alt an pentru echiparea vehiculelor și semafoarelor și pentru stabilirea parametrilor de sistem.

### Bandă rezervată

Planificarea unei benzi separate pentru autobuze sau tramvaie durează aproximativ 12 luni. Construcția benzilor depinde de lungimea benzii și este nevoie de aproximativ un an pentru aproape 10 kilometri.

Întrucât măsurile sunt, de obicei, etapizate în timp, schimbările cererii pot fi observate doar succesiv. Se pot observa efecte mici pe termen scurt atunci când utilizatorii existenți ai transportului public își modifică rutele pentru a călători pe o linie mai rapidă. Atragerea utilizatorilor de automobile spre transportul public, datorită economiilor în materie de timp și îmbunătățirii fiabilității, se poate considera un impact pe termen mai lung. Acest impact poate fi deosebit de mare pe secțiuni foarte congestionate ale rețelei rutiere.





## Care sunt investițiile implicate?

În funcție de tipul de sistem pus în aplicare și de numărul de intersecții din rețeaua de autobuze, precum și de numărul de vehicule care vor fi echipate cu noi tehnologii, costurile pot varia foarte mult. Cu toate acestea, trebuie avute în vedere următoarele categorii de costuri:

- Costurile de construcție a benzilor separate pentru transportul public
- Costurile de modernizare a infrastructurii existente
- Costurile aferente echipamentelor de bord pentru vehicule
- Costurile de punere în aplicare a unui sistem de prioritate la semafoare

Unele experiențe din cadrul CIVITAS II:

- 26 000 EUR pentru punerea în aplicare a unui sistem de prioritate la 42 de intersecții, incluzând cheltuielile pentru modemuri, instalații și planificarea tehnică a traficului și costuri de exploatare a sistemului (Malmö, Suedia)
- 100 000 EUR pentru un sistem de prioritate de tip buclă pe două benzi pentru autobuze (cu o lungime totală de 16,5 km) și un sistem de prioritate prin radio aplicat la două intersecții principale, plus 2000 EUR per autobuz pentru echipamente de bord (Toulouse, Franța)
- 1 165 000 EUR pentru echipamente de prioritate la 26 de intersecții, pe 150 de vehicule și 7 centre de gestionare și observare (Tallinn, Estonia)

Trebuie să se țină seama de posibila variație considerabilă a costurilor între diferite orașe și țări. Pentru crearea benzilor separate, este important să se știe dacă s-a preluat pur și simplu spațiu din amenajările de parcare sau dacă s-a construit o nouă bandă special în acest scop.

## Principalii factori determinanți care servesc drept precursori ai succesului

**Succesul măsurilor realizate în cadrul orașelor CIVITAS II care au avut drept scop prioritizarea transportului public s-a datorat unui mare număr de diferiți factori, enumerați mai jos:**

- Utilizatorii serviciului de transport public care au susținut puternic activitățile
- Buna cooperare dintre partenerii măsurii (poliție, operatorul de transport, autoritatea de transport public, municipalitatea, companiile de taxi dacă li se permite să utilizeze benzile etc.)
- Sprijinul politicianilor locali care a ajutat la înlăturarea diferitelor bariere
- O strategie de angajare echilibrată, precum și conducerea vizionară și de calitate a orașului
- Un factor determinant pentru punerea în aplicare a sistemelor de prioritate îl reprezintă cunoștințele tehnice ale inginerilor care dovedesc că sistemul poate crește semnificativ fiabilitatea și frecvența serviciilor de transport public.
- Cooperarea continuă cu mass-media locală pentru a face vizibile nevoile utilizatorilor serviciului de transport public și avantajele pe care le pot obține aceștia de pe urma măsurilor
- Utilizarea de asfalt colorat sau de dispozitive fizice și semnalizare clară pentru a distinge și separa benzile speciale pentru autobuze (dacă forma străzilor, legea și resursele economice permit acest lucru)





## Strategii pentru succesul punerii în aplicare

**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:**

### **Amenajarea spațiului**

În special în centrele vechi ale orașelor, străzile sunt înguste, iar spațiul este limitat și, prin urmare, poate fi necesară punerea în aplicare a unor restricții de parcare pentru a asigura spațiu pentru vehiculele de transport în comun. Dacă spațiul este prea restrâns, se pot instala semafoare pentru a nu permite pătrunderea în zonă a vehiculelor motorizate particulare atunci când se apropie un vehicul de transport în comun.

### **Strategie**

Măsura sau măsurile trebuie să fie prezente în politica sau strategia de transport a orașului cu un termen specificat pentru punerea în aplicare și un departament desemnat responsabil pentru acestea.

### **Instituire și organizare**

Este important să se ajusteze diferitele priorități ale diverselor departamente ale unui oraș. Pentru toate etapele de lucru, este important să se raporteze lucrările care au fost finalizate, etapele și deciziile care încă lipsesc și problemele apărute, pentru a permite o reacție rapidă la eventualele abateri. Trebuie să fie clar ce parte a măsurii sau activitățile de susținere ale cărui departament trebuie abordate cu prioritate.

### **Acceptare**

Se recomandă cooperarea cu mass-media în vederea informării locuitorilor cu privire la avantajele măsurilor pentru utilizatorii serviciului de transport public, precum și pentru întregul sistem de transport. Acest lucru poate ajuta la difuzarea de informații și la creșterea gradului de conștientizare a avantajelor pentru a convinge conducătorii auto, în special, și asociațiile de conducători auto, care se tem de efectele negative asupra utilizării automobilelor.

Dacă sunt instalate sisteme de monitorizare care înregistrează utilizarea ilegală a benzilor pentru transportul public de către automobile, pot fi amplasate panouri de informare mari și vizibile pentru înștiințarea conducătorilor auto. Gradul de acceptare a amenzilor poate crește prin informare (de exemplu, avertismente) în locul unor penalizări reale (cel puțin în perioada inițială a măsurii). Acest lucru poate ajuta oamenii să își înțeleagă responsabilitățile și, prin urmare, să își modifice comportamentul, recunoscând că scopul măsurii nu este de a pedepsi conducătorii auto, ci de a îmbunătăți serviciul de transport public și, astfel, de a influența pozitiv întregul sistem de transport.

### **Gestionare financiară**

Este important să nu se subestimeze cheltuielile la inițierea măsurii, prin comandarea unui studiu cuprinzător al echipamentelor tehnice și costurilor aferente înainte de a începe cu procesul detaliat de planificare. Dacă punerea în aplicare a măsurii este planificată pe o perioadă de timp mai mare de un an, este important să se asigure finanțarea prin sprijinul politic al majorității din consiliul municipal.

Este important să se întocmească un plan de afaceri, să se folosească diferite fluxuri de finanțare (de exemplu, de la Comisia Europeană, Banca Europeană de Investiții - BEI), precum și să se dezvolte și să se respecte o structură de gestionare financiară.





### Aspecte tehnice

Este foarte important să se dispună de cunoștințe tehnice întemeiate referitoare la potențialele soluții care vor fi aplicate înainte de începerea proceselor de planificare și punere în aplicare. În special, organizația contractantă trebuie să dețină cunoștințe la nivel intern (de exemplu, consiliul municipal, autoritatea de transport public) pentru a asigura nivelul adecvat de specificații tehnice în cadrul documentației de licitație, programarea proiectului și gestionarea contractelor. În plus, este important ca întreprinderile invitate la procedura de ofertare să dețină o vastă expertiză tehnică. Prin urmare, ar putea fi avantajos să fie implicați experți internaționali care să ofere consultanță cu privire la specificațiile tehnice, gestionarea și selectarea contractanților, precum și să fie adunate experiențe ale unor orașe similare care au pus în aplicare și exploatează în prezent măsurile, pentru a afla care sunt costurile de investiție și operaționale.

Sistemele de prioritate pentru vehiculele de transport în comun trebuie să fie flexibile. Se recomandă să existe un set de soluții care să poată fi aplicate în funcție de contextul intersecției și să nu aplice aceeași soluție unică pentru întreaga bandă. Cu toate acestea, este posibil ca, în cazul semafoarelor necoordonate, fiecare intersecție să fie tratată individual, dar acest lucru complică foarte mult punerea în aplicare a unui sistem de prioritate pentru transportul public de către inginerii de trafic. În consecință, actualizarea situației (de exemplu, modificarea condițiilor de trafic, instalarea de noi semafoare) necesită un timp considerabil și costuri pe măsură. Această soluție descentralizată este adecvată în intersecțiile individuale. Dacă mai multe intersecții pot fi gestionate împreună, se recomandă un sistem de prioritate centralizat deoarece este foarte eficient, deși costisitor și cu o gestionare complexă. Dacă resursele financiare sunt scăzute, se recomandă identificarea intersecțiilor și secțiunilor de șosea critice pentru punerea în aplicare a măsurii. Măsura trebuie planificată în „sistem deschis”, care să fie ușor de extins și dezvoltat.

### Condiție referitoare la cadrul juridic

Dispozițiile legislației naționale privind politicile de protecție a mediului pot justifica punerea în aplicare a sistemelor de prioritate și a benzilor separate în întreaga țară. Cu toate acestea, în noile state membre UE în special, este posibil ca acest lucru să trebuiască să fie dovedit deoarece, uneori, legislația de abilitare poate să lipsească sau să nu fie armonizată.

Instrumentele de aplicare (de exemplu, încălcări ale porților fixe pentru benzile rezervate autobuzelor) trebuie certificate de ministerul de resort pentru a asigura că sistemul este în conformitate cu legea națională privind protecția datelor. Mai mult, se recomandă introducerea măsurilor în strategiile mai ample de transport avizate de politicienii locali sau regionali.

### ELEMENTE CHEIE DE LUAT ÎN CONSIDERARE

- Prioritizarea vehiculelor de transport în comun are succes mai ales în zonele cu o densitate medie a populației, la care în prezent se poate ajunge numai prin utilizarea unor drumuri foarte congestionate.
- Pentru introducerea de benzi rezervate autobuzelor, trebuie să existe suficient spațiu disponibil, precum și un sistem de monitorizare pentru controlul benzilor.
- Este avantajoasă introducerea în orașe a unor zone de restricționare a accesului sau parcării în paralel cu aceste măsuri. În plus, trebuie oferite servicii de parcare de tip „park and ride” în stațiile liniilor de transport public îmbunătățite.
- Activitățile de sensibilizare sunt importante pentru informarea locuitorilor (în special a conducătorilor auto care se tem de limitarea spațiului) în legătură cu avantajele măsurii pentru utilizatorii transportului public și pentru sistemul de transport în ansamblu.



## Care sunt persoanele cheie care vor fi implicate?

### PĂRȚI INTERESATE

Următoarele organizații/persoane interesate trebuie implicate în calitate de consilieri sau susținători:

- Persoanele afectate de măsuri în mod direct (utilizatori de automobile, utilizatori ai serviciului de transport public, asociații de conducători auto, navetiști etc.)
- Grupurile speciale de utilizatori cărora li se poate acorda permisiunea de a utiliza, de asemenea, liniile separate (de exemplu, persoane cu handicap, taxiuri, bicicliști)

### PRINCIPALII PARTENERI AI PROIECTULUI

Implicarea următorilor parteneri este esențială pentru succesul punerii în aplicare a măsurilor:

#### Factori decizionali

- Administrațiile locale, cum ar fi municipalitatea, consiliul local, departamentul pentru străzi și parcări sau departamentul de transport public al unui oraș sau autoritatea de transport public

#### Operatori

- Operatorul măsurilor (de obicei, municipalitatea)
- Operatorii parcului auto de transport public sau autoritatea de transport public

#### Finanțare

- Municipalitatea, administrația provincială sau națională responsabilă pentru finanțarea construcției de benzi separate și introducerea sistemelor de prioritate
- Operatorul de transport public angajat să suporte costurile îmbunătățirilor aduse autobuzelor și echipamentelor de pe vehicule pentru transmiterea datelor

#### Alți parteneri

- Poliția sau alt organism de control al traficului responsabil pentru aplicare
- O întreprindere publică sau privată, pentru sprijin tehnic
- Institute de cercetare, pentru evaluarea impactului, a fluxurilor de trafic și analiza comparată cu cazul de referință
- Alte organizații, precum ONG-uri ecologiste, organizații de bicicliști, asociații de conducători auto, organizații ale persoanelor cu handicap





## Enumerarea exemplelor practice din cadrul CIVITAS II

**În cadrul CIVITAS II, 7 orașe au pus în aplicare măsuri care vizează acordarea de prioritate transportului public:**

---

**Genova (Italia):** sistem de control al benzilor pentru autobuze în Genova

---

**Cracovia (Polonia):** coridor ecologic pentru mobilitate ridicată; sistem de prioritate pentru transportul public

---

**Toulouse (Franța):** coridoare de înaltă calitate pentru autobuze și dezvoltarea de benzi separate și securizate pentru transportul public în centrul orașului; punerea în aplicare a unei scheme de prioritate pentru autobuze

---

**Malmo (Suedia):** sistem de prioritate pentru autobuze

---

**Suceava (România):** măsuri de prioritate pentru autobuze și alte îmbunătățiri pentru autobuze

---

**Tallinn (Estonia):** sistem de prioritate pentru transportul public

---

**La Rochelle (France):** introducerea de benzi rezervate pentru autobuze

---



OBȚINEȚI MAI MULTE INFORMAȚII PE [WWW.CIVITAS.EU](http://WWW.CIVITAS.EU)



# 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](mailto: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:** Schiffer (fotografie copertă). Toate celelalte fotografii sunt furnizate de orașele CIVITAS și echipa CIVITAS GUARD (cu excepția cazului în care se menționează altfel) 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