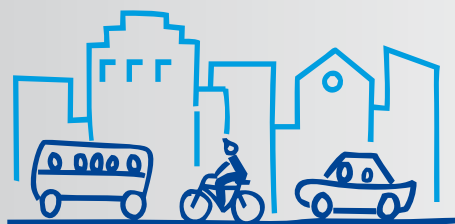




**CiViTAS**

Cleaner and better transport in cities



01

POLICY ADVICE NOTES

## Постигане на по-голяма ефективност при използване на автомобилите

POLICY  
ADVICE  
NOTES

CIVITAS Initiative представлява европейска акция, поддържаща в поддръжка на градовете при приложението на интегрирана, устойчива, чиста и енергийно ефективна транспортна политика. Научените по време на фазите на планиране, внедряване и изпълнение на дейностите уроци са систематизирани в дванадесет Policy Advice Notes и дават идея за начините за справяне с градските транспортни проблеми, пред които ще бъдат изправени градовете в Европейския съюз в бъдеще.



# Постигане на по-голяма ефективност при използване на автомобилите

## Нови форми на притежание и употреба на превозни средства

В много европейски градове само един от пет автомобила е зает от повече от един човек по време на пиковите часове. Много празни седалки в личните автомобили понастоящем остават неизползвани, което води до задръствания. Нещо повече, обикновено автомобилите се паркират през целия си експлоатационен период на частни земи, за които има ограничения в мястото.

В рамките на CIVITAS II (2005–2009), ко-финансирана от Европейската комисия се прилагат няколко мерки, насочени за по-ефективно използване на личните автомобили за намаляване на броя на автомобилите на пътя. Най-важната информация относно въвеждането на тези мерки и опита на градовете се обобщават в Policy Advice Note, за да поддържат и информират местните политици и другите заинтересувани от тези действия.

## Преглед

### ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

За да се поддържа по-ефективно използване на автомобилите от градските жители може да се стартира съвместно използване или споделяне на автомобили.

#### Съвместно използване на автомобили

Две или повече лица, които предприемат пътуване с едно и също начало или край по едно и също време вземат решение да пътуват заедно с един автомобил и да споделят разходите за пътуване и паркиране. Всеки град може да стимулира тази форма на поведение чрез информационни кампании, като излага предимствата на съвместното пътуване. Съвместното пътуване може да се поддържа чрез предлагане на услуги в Интернет или чрез центрове за повикване, които осигуряват информация за потребителите, които са заинтересовани от тази форма. Подобна услуга може да се предлага на по-широка или по-тясна аудитория, на специални групи (фирми, училища).





### Споделяне на автомобили

Група от лица споделят един и същи автопарк като заплащат годишна такса за всеки пропътуван километър. Общата идея на споделянето на автомобили е да се заплаща по време на пътуване, което води до по-ефективното използване на автомобилите и намаляване на пробега на отделните автомобили. Автопарковете за споделяне обикновено се организират от частни фирми или асоциации, субсидирани от града, региона или отговорните за обществения транспорт и могат да се предлагат на отделни графдани или на бизнес-клиенти. Услугите за споделяне на автомобили са доказано успешни в различните градове на Европа и имат голям потенциал за поддържане на екологичен транспорт в градските области в бъдеще.

### ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

#### Съвместно използване на автомобили

Основната целева група са работещите в дадена област, които се придвижват до редовно пътуват до работното си място. Базата данни на заинтересованите пътуващи може да се ограничи до регистрирана група потребители, но също може да се разшири за цялата бизнес или индустриална област или дори за всички жители на града или региона. Фирмите се насърчават да поддържат съвместно използване на автомобили сред служителите, за да спестят места за паркиране на частните им терени.

#### Споделяне на автомобили

Споделянето на автомобили е насочено към лица, които понякога се нуждаят от автомобил (по-малко от 10 000 km/година), т.е. само за пазаруване или пътувания през почивните дни. Услугата, обаче е подходяща и за лица, които не желаят да притежават автомобил, поради годишните разходи за тази собственост или поради факта, че живеят в тесния, исторически център на града или на други места, където няма достатъчно места за паркиране. Фирмите могат да използват тази услуга за да осигурят на персонала автомобили за бизнес пътувания. Нещо повече, пристигащите в града за пазаруване, развлечение, туризъм или широкомащабни

събития посетители, които не притежават автомобил могат да използват услугите на споделянето на автомобили. Услугите обикновено се предлагат по всяко време, както в централните места, така и в предградията, давайки възможност за краткотрайна употреба на автомобила.

### ВЛИЯНИЯ И ПРЕИМУЩЕСТВА

#### За обществото

Споделянето и съвместното използване на автомобили може да намали броя на пътуванията с автомобил и, следователно, емисиите от отпадни газове и енергоконсумацията. Например в индустриалната област на Бургос (Испания) се предлагат платформа за споделяне на автомобили за 450 служители. Около 325 от тях могат да използват услугата незабавно, а средната степен на заетост нараства от 1.15 до 1.53 лица на автомобил през последните три години. При по-малкия брой автомобили на пътя и по-малко паркирани автомобили задръстванията в трафика и времето за намиране на място за паркиране могат значително да намалеят. Достъпността в областта се подобрява и се освобождава място за обществено ползване.

#### Съвместно използване на автомобили

Въпреки че сравненията с потенциала на градския транспорт са сравнително бедни, очакванията в рамките на CIVITAS II показват, че схемите за съвместно използване на автомобили с около 2 200 члена могат да доведат до спестяване на до 300 емисии от парников газ (CO<sub>2</sub>) и да елиминирани около 1 600 автомобили с един пътник от пиковия трафик в рамките на 33 месеца.

#### Споделяне на автомобили

Споделящите автомобили потребители са по-рационални в поведението си на придвижване и използват автомобилите по-малко от лицата, които непрекъснато имат автомобил на разположение. Изглежда, че след присъединяване към схема за споделяне на автомобили повечето членове шофират по-малко от преди. Всеки автомобил от системата за споделяне има възможност да замени 4-8 лични автомобила. Оценката Bremen Mobilpunkt показва, че 30% от ин-



дивидуалните клиенти се освобождават от личния си автомобил след присъединяване към системата за споделяне на автомобили, както и 21% от бизнес-клиентите<sup>1</sup>. Шведският опит показва, че всеки активен потребител на споделянето на автомобили спестява до 290 kg CO<sub>2</sub> на година<sup>2</sup>.

### За личните автомобили

#### *Съвместно използване на автомобили*

Всяко лице, което споделя пътуване може да спести пари, тъй като разходите за пътуване и паркиране се поделят на броя пътници, използващи автомобила. С намаляването на задръстванията и простия факт на съвместното пътуване, придвижванията не предизвикват такъв стрес и са по-социални.

#### *Споделяне на автомобили*

Потребителите на споделени автомобили избягват разходите за придобиване и притежание на автомобил. Например в Норуич (Обединено кралство) 26% от членовете на нов клуб за споделяне на автомобили се отказват от единия автомобил в семейството, а 48% не купуват автомобил. За останалите, които не могат да си позволят да притежават автомобил, се осигурява възможност за използване (социално приобщаване). Споделянето на автомобили разрешава на жителите достъп до автомобил, когато е необходимо, но насърчава и ходенето пеша, колоезденето и използването на градския транспорт. Например в Норуич (Обединено кралство) броят на придвижванията пеша нараства с 9%, а пътуванията с велосипед нарастват с около 12% сред членовете на клуба за споделяне на автомобили на университетския район и градския център.

1 W. Loose: Споделяне на автомобили в Германия. BUSTRIIP Семинар "Планиране на екологичен градски транспорт – от теорията до практиката", Бремен, май 2007г.

2 Резултат от анкетата NTERFACE/INFRAS в Швеция с участие на 520 домакинства за период на използване от една календарна година.  
Източници: Оценка на споделянето на автомобили / Bundesamt für Energie BFE, Bern (Switzerland), 2006

### За фирмите

Частните фирми често предлагат места за паркиране на частни терени на служителите. Местата за паркиране могат да се намалят, ако служителите се насърчават да използват по-малко автомобили. Освен това се осигуряват изгоди за служителя, което спомага за назначаване и задържане на повече служители.

В случаите на споделяне на автомобили, употребата на споделените превозни средства води до избягване на скъпите договори за лизинг или собственост на автомобилни паркове. Фирмите, които използват схема за споделяне на автомобили, могат да понижат нивото на разходите за автопарк чрез промяна на част от фиксирания разход за притежание в променливи разходи за използване.

### УСЛОВИЯ ЗА УСПЕХ

Споделянето на автомобили и схемите за споделяне могат да се въвеждат по-успешно във вътрешните предградия, по заети коридори, в градските центрове, търговските зони и др., тъй като е необходима висока плътност от потенциални ползватели. Сериозни транспортни проблеми, като задръствания или липса на места за паркиране или области за паркиране увеличават съзнанието и приемането на мерките от страна на фирмите.

Препоръчва се да стартирате мерки за споделяне на автомобили, особено сред фирмите със значителен брой служители, за да могат сътрудниците да преодолеят социалното съпротивление за споделяне на пътуванията с непознати хора и да се установи критична маса за база данни от потенциално използващи съвместни пътувания лица. Нещо повече, съвпадащите пътувания се намират много по-лесно, когато посоката е една, особено ако все още не е изградена база данни от споделящи пътувания за тази критична маса. По-късно базата данни може да бъде разширена и отворена за други фирми (в близост) или за общата аудитория. Би било предимство, ако обществените органи официално поддържат инициативи-



те за споделяне и съвместно използване на автомобили (напр. чрез пропагандиране на официалния уебсайт на града или от органите на обществения транспорт). Операторите на обществения транспорт би трябвало да са заинтересовани от споделянето и съвместното използване на автомобили, тъй като могат да затвърдят собствените си оферти за обществен транспорт. Могат да предложат специални тарифи или билети, за да се постигне безпроблемно прехвърляне между тези екологични начини на транспортиране (напр. за лица, които използват градски транспорт за пътуванията си от дома до работата да се предложи специална цена за споделяне на автомобили за връщане от работа до дома).

## Стъпки и времева рамка за внедряване

**С въвеждане на мерки, като създаване на услуги за споделяне и съвместно използване на автомобили, е необходимо да бъдат взети предвид следните съображения, както и да се осигури поддръжка за значителния период на въвеждането.**

### РАБОТНИ СЪПКИ

#### 1. Изисквания към данните

- Събиране на информация относно съществуващи услуги за споделяне и съвместно използване на автомобили и подходящо техническо оборудване (софтуер, автомобили, бордови компютри и др.).
- Стартиране на пазарно проучване за възможните потребители и желаещите да участват с автомобил в схемите за споделяне и съвместно използване на автомобили.
- Анализ на настоящата ситуация с трафика и паркирането.
- Уточняване на подходящите обекти или фирми за въвеждане на мерките.

#### 2. Изисквания към решението

- Решението каква техническа система да се използва (например бордови устройства за споделяните автомобили, или съответен софтуер за съвместно използване на автомобили).
- Решения относно допълнителните инициативи, които да се предлагат на потребителите (напр. специални или безплатни места за паркиране, карти за отстъпка за градския транспорт за потребителите на споделяне и съвместно използване на автомобили)
- Определяне на организационната и институционна структура на предлаганите услуги (за споделяне и съвместно използване на автомобили)
- Осигуряване на система за съвместно използване на автомобили, която съответства на законите за защита на личните данни.

#### 3. Разработка на концепцията

- Намиране на примери за добра практика от всички останали градове, обмяна на опит
- Сътрудничество между местните организации, приемащи система за споделяне на автомобили или пропагандиращи съвместно използване на автомобили.
- За услугите със споделяне на автомобили са необходими решения, относно използвания софтуер, местата на центровете за повикване и станциите за споделяне на автомобили, както и за тарифната система.
- За услугите със съвместно използване на автомобили трябва да се създаде база данни, съдържаща информация за потенциалните ползватели.
- Трябва да се отдели необходимото внимание, за да се избегне modal shift от обществения транспорт, ходенето пеша или колоезденето към споделянето или съвместното използване на автомобили, особено в областите, които разчитат на дълъг обществен транспорт.

#### 4. Начална фаза

- Тестване на системата в по-малък мащаб



### 5. Разширяване на услугата

- Да се посочат допълнителните фирми, обекти или области, в които могат да се предлагат услуги за споделяне или съвместно използване на автомобили (напр. на места за паркиране и прехвърляне, зада се подкрепи интермодалния, междуградски транспорт)
- Услугите със споделяне на автомобили могат да осигурят повече автомобили и повече места за паркиране.
- Услугите със съвместно използване на автомобили могат да станат достъпни за повече потенциални ползватели.
- Пропагандиране на положителните влияния и лекота при използване, за да се увеличи броя на участниците и да се достигне критична маса за успешно дългосрочно прилагане на мярката.
- Би било полезно допълнително обучение за заинтересуваните от новите съоръжения институции.

### 6. Пропагандиране на инициативата

- В частност инициативата за споделяне на автомобили се нуждае от по-широко и интензивно пропагандиране, за да се получат и поддържат жизнени резултати.

### 7. Оценка

- Оценка (т.е. архиви на участниците, статистика за съвместно използваните автомобили, анкети за задоволството на пътниците§ и постоянно подобряване на услугата

## **ПРИДРУЖАВАЩИ МЕРКИ ЗА УВЕЛИЧАВАНЕ НА ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ**

Необходими са интензивни пропагандни кампании, за да се издигне съзнанието на населението и, следователно, възможните ползватели на услугите. В частност предлагането на паркоместа или специални пътни платна, създаването на гаранции за придвижване на потребителите на споделени автомобили (напр. предлагане на такси до дома в случай на невъзможност за използване на споделен автомобил или неочаквано заболяване) и схемите за поощряване (напр. чрез бонусни точки за екологично поведение при придвижване във фир-

мите) помагат много да се поддържа успеха на мерките. Освен това курсовете по екошофиране могат да се предлагат бесплатно на ползвателите на системи за споделяне или съвместно използване на автомобили. За да се поддържа използването на услуги за съвместно използване, схемите за пътно таксуване трябва да бъдат създадени така, че автомобилите с по-голямо използване да получават предимства (напр. чрез по-ниски или нулеви пътни такси).

## **ВРЕМЕВА РАМКА**

Продължителността зависи предимно от организацията на процеса на въвеждане и колко ентусиазирани и сплотени са включените в него. Установяването на схема за споделяне на автомобили в малък мащаб е кратковременна мярка, но би трябвало да се вземе предвид, че са необходими приблизително 1-2 години, за да се оцени напълно ефективността на мярката за споделяне на автомобили. Това е така, защото процесът за въвеждане на системата в общината или на по-широка основа е продължителен и е необходимо хората да я тестват, за да се създаде увереност в нея и да се направи част от стандартния шаблон за придвижване.

Създаването на схема за съвместно използване на автомобили отнема също около две години. Въпреки това, положителното влияние вече се чувства през първата година, но се увеличава значително след две до пет години (напр. modal split, продаване на втория автомобил в домакинството, увеличена синергичност между колезденето и градския транспорт и др.)

Pendlemez Stuttgart





## Какъв е размерът на инвестициите?

### Съвместно използване на автомобили

Съвместното използване на автомобили има сравнително ниски първоначални инвестиции и разходи за поддръжка. Обикновено услугата е безплатна за потребителите. Ефективността се увеличава, когато броят на участниците достигне определен критичен праг, тъй като съвпадението на пътуванията става по-лесно. Необходимо е да се имат предвид следните фактори за разход:

- Лиценза такса за софтуера за намиране на съвпадения
- Доставчик на услугата и работа на уебсайта
- Разходи за маркетинг
- Разходи за специални места за паркиране и инициативи
- Персонал на центъра за повикване

Работните разходи за система за споделяне на автомобили, напр. от 180 члена започват от EUR 570 на година. Разходите за система от около 1000 клиенти варират между EUR 2 000 и 4 000 на година. В Престонъ (Обединено кралство) са похарчени около EUR 4 500 за пропагандни и информационни кампании относно услугата за съвместно използване на автомобили.

### Споделяне на автомобили

Създаването на услуга за споделяне на автомобили е по-скъпо от организирането на съвместното използване и трябва да се имат предвид следните фактори за разход:

- Инвестиции и поддръжка на автомобилите, както и въвеждане на бордови устройства за таксуване. Средно един автомобил може да се предлага на около 50 члена на клуба за споделяне на автомобили.
- Пространства за паркиране на автомобилите на частни терени или в гаражи.
- Лични разходи за организация, работа и поддръжка на системата.
- Лиценза такса за софтуера за наемане
- Доставчик на услугата и оперативни разходи на уебсайта

Операторът на услугата може да извършва месечно или годишно таксуване за всеки от потребителите (EUR 30 до 110 на година), както и да отчита такси на километър или час. Обикновено оперативните разходи се покриват от приходите.

## Основни движещи сили, служещи като предпоставки за успех

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

- Силна поддръжка на идеята за споделяне или съвместно използване на автомобили от въвеждащите мярката (политици, фирми, университети и др.)
- Пропагандна работа и стратегии в местните медии
- Съществуване на национална политика, разрешаваща преференциални изгоди на ползвателите на споделени автомобили (напр. разрешение за влизане в области с ограничения) или предлагане на предимства за споделящите или съвместно използващите автомобилите.
- Гарантирани финансови ресурси, особено на началната фаза
- Включване на мярката в местния главен транспортен план
- Включване на мярката в плана за развитие на града (напр. места за споделяне на автомобили, место традиционни автомобилни паркове в новите жилищни райони)
- Интегриране в интермодални оферти (напр. предлагане на специална такса за споделяне на автомобили на имащите сезонен билет за градския транспорт)
- Едновременно прилагане с плановете за пътуване на фирмите



## Стратегии за успешно внедряване

**Всички работни фази трябва да се придружават от дискусии и срещи на работните групи, за да се уточнят предварително пречките и да се реагира незабавно на проблемите.**

### Политическа поддръжка

По принцип рискът от неполучаване на политическо съгласие за мерките е минимален. Въпреки това, се препоръчва да се посочи шампион във връзка с мярката, който представя всички нейни предимства при обществените обсъждания и който може да убеди жителите или служителите от ползателите.

### Приемане

Хора, които не биха одобрили предлагане на пътуване на други лица в собствения си автомобил или не биха се возили в други автомобили. Причината за нежеланието често са съображения за сигурност и нежелание за промяна на поведението. За да се противодейства на проблема са необходими действия за издигане на съзнанието, както и демонстрация на предимствата и разгласяване на частни случаи. Освен това се препоръчва да се създадат групи на собственици на автомобили (напр. предимно жени, за да се подобри чувството на сигурност) Важно е да се изберат прости инструменти, както и да се разработи привлекателен и атрактивен уебсайт. Друга пречка е различното работно време на потенциалните ползватели на съвместни пътувания. Това може да се разреши чрез увеличаване на броя на потребителите в базата данни и подобряване на възможността за постигане на "съвпадение".

Нещо повече, нежеланието на фирмите да въведат системи за съвместно използване или споделяне на автомобили спъва развитието на мярката. Тъй като бариерите са свързани със социален натиск, стратегията за преодоляване на проблема може да бъде непосредствено включване на висшето ръководство на фирмите в проекта (напр.

чрез офис за придвижване). Операторите на обществения транспорт могат също да погречат на въвеждането на инициативите за съвместно използване на автомобили, ако виждат услугата като конкурентна. За да се преодолее тази бариера е важно да се сопдели със заинтересуваните на ранна фаза на планиране и да се покаже, че услугата е допълнителна към обществения транспорт. Хората, които притежават автомобили, и използват услуги за съвместно използване ще използват в много случаи и градския транспорт.

### Финансово управление

Липсата на финансови ресурси може да се окаже проблем, напр. за събиране на необходимите данни, за отделяне на приоритетни места за споделяне на автомобили или за пропагандна дейност. Следователно препоръчваме да се интегрира плануването на мярката с плана за градски транспорт и политиката за защита на климата на града, за да се осигури финансиране на работата. Необходимо е създаване на дългосрочни финансови или бизнес планове, за да се осигури предлагане на услугата след началната фаза. Препоръчва се да се използват частни, местни или национални фондове. Също така има и налични европейски фондове, които подкрепят мярката, като например:

- Седма рамкова програма за изследвания, технологично развитие и демонстрация (RTD) (2007–2013, 50 до 100% финансиране връзка: <http://cordis.europa.eu/>)
- Програма на рамката за конкурентност и иновации (2007–2013), една от оперативните програми е Intelligent Energy for Europe II (до 75% финансиране, връзка: <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>)
- LIFE+ (2007–2013, до 50% финансиране връзка: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Основно структурни и кохезионни фондове
- Европейски програми за териториално сътрудничество (предишна INTERREG, подкрепяща интер-регионално сътрудничество (A), транснационално сътрудничество (B) и интер-регионално сътрудничество(C))





### Институция и организация

Закъсненията при въвеждането могат да се преодолеят чрез договаряне с потенциалните оператори, които да включат гаранции за качество и твърди графици или да посочат надеждно лице, което да бъде отговорно за закупуване на софтуер, автомобили и др.

### Условие на правната рамка

В националните закони на различните европейски страни, юридическата рамка за въвеждане на подобни услуги все още не е уточнена. Следователно е необходим предварителен анализ на юридическите условия (за регистриране, обработка на данните, отговорности, осигуровки на пасажерите и др.). Това е особено важно за предлаганите в училищата услуги, при които родителите отвеждат до училище други деца, освен собствените си. Отговорните органи трябва да изяснят от самото начало въвеждането на мярката. С други думи, кои органи ще бъдат отговорни за организацията, наблюдението и/или финансирането на услугите със споделяне или съвместно използване на автомобили.

### ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА РАЗГЛЕЖДАНЕ

- Предлагане на услуги в плътно населени вътрешни предградия, по заети коридори, в градските центрове или търговските области
- Да се осигури съответствие със законодателството за защита на личните данни и осигуряването на пасажерите.
- Предлагане на допълнителни инициативи, като специално предназначени или безплатни паркоместа за автомобилите от системите за споделяне или съвместно използване.
- Разработка на силен маркетинг и стратегия за издигане на съзнанието.

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

**В прилагането на мярката трябва да бъдат включени различни лица и институции. Важно е да се знае, от кого има нужда като директен партньор в проекта и кои заинтересувани трябва да бъдат включени като неформални съветници и поддръжници.**

### ЗАИНТЕРЕСУВАНИТЕ

#### Възможни ползватели

Възможните ползватели, в качеството си на целева група и на двете услуги, трябва да се включат в планирането на мерките. Могат да се включат с помощта на анкети и интервюта, както и чрез пропагандна работа, кампании за издигане на съзнанието и презентации на системите за споделяне и съвместно използване на автомобили. Възможните потребители могат да се класифицират в по-подробни групи, включително<sup>3</sup>:

- Потребители на обществен транспорт и ориентирани към обществен транспорт лица.
- Лица с високо образование
- Лица, в чийто живот протичат сериозни промени (напр. които наскоро пристигнали или преместилите се в друго жилище)

#### Кампании

##### Споделяне на автомобили

Важно е да се ангажират фирмите като ползватели на автомобили в работно време (лица, които използват автомобила си предимно вечер или през почивните дни)

<sup>3</sup> W. Loose: Споделяне на автомобили в Германия. BUSTRIP Семинар "Планиране на екологичен градски транспорт – от теорията до практиката", Бремен, май 2007г.



#### *Съвместно използване на автомобили*

Фирмите (особено онези с голям брой служители) са основните заинтересовани в изграждането на автопаркове за споделяне и база данни за съвпадения.

#### **Медии**

Медиите играят важна роля за пропагандирането на услугите, особено имайки предвид иновативния характер на мярката

#### **Други**

Различни местни заинтересовани групи, като организации за равенство на половете, могат да бъдат помолени да подкрепят мярката. Нещо повече, могат да се включат различните участници, като местни/регионални администрации, частни фирми, организатори на събития, както и спортни клубове. Местните и регионални органи (напр. агенцията по пътищата) могат силно да подкрепят мярката, а политиците могат да окажат поддръжка за бързото въвеждане на необходимите юридически условия. Служителите и техните сътрудници, които имат интерес в използването на автомобили.

### **ОСНОВНИ ПАРТНЬОРИ НА ПРОЕКТА**

#### **Вземачи решения**

##### *Съвместно използване на автомобили*

Водеща роля за въвеждането на мярката обикновено има местната или регионална администрация, фирма или организация, която желае да осигури нова услуга за придвижване на гражданите или служителите в рамките на плана за управление на придвижването. Ръководството на въвеждащата организация е отговорно за създаването, координиране и оценка на мярката.

#### *Споделяне на автомобили*

Услугата със споделяне на автомобили обикновено се създава от частни предприятия (напр. транспортни оператори), или съответни асоциации в сътрудничество с местното управление. Могат да се ангажират отговорните за поддръжка, почистване и ремонт на автомобилите фирми също могат да се ангажират, а също и компаниите, които поддържат системи за онлайн резервации.

#### **Оператор**

За работата обикновено е отговорна фирмата, която създава и хоства софтуера. Освен хостването на уебсайта е необходимо тази фирма да извършва и пропаганда. Препоръчва се включване на общината в системата за пропагандиране, тъй като това осигурява доверие на потребителите в системата. Специално предназначения центрове за повиквания могат да поемат телефонните и интернет дейности на оператора.

#### **Финансиране**

Обикновено разходите за създаване на система за съвместно използване на автомобили се заплащат от местните/регионални административни органи (отговорните за транспорта/трафика, отдела за градско планиране и др.), министерства, фирми, училища или други организации.

Платформите за споделяне на автомобили се финансират от частни фирми (напр. транспортни фирми) с начални субсидии на общината, региона или органа за обществен транспорт.

#### **Други**

Важни участници обикновено са местните органи, научните институти и предприятия, които поддържат въвеждането и оценката на услугите. Екологичните неправителствени организации, обаче могат също да се заинтересуват от участие в процеса на планиране. Нещо повече, мярката мож е да се подкрепи от висши федерални или регионални политици ("местен шампион").



## Изброяване на практически примери от CIVITAS II

**От участниците в CIVITAS II 12 града са внедрили мерки за споделяне и съвместно използване на автомобили:**

---

**Бургос (Испания):** Споделяне на автомобили, колективни услуги за придвижване за целеви потребители

---

**Деберцен (Унгария):** Споделяне на автомобили за студенти

---

**Генуа (Италия):** Услуга за съвместно използване на автомобили

---

**Краков (Полша):** Система за споделяне на автомобили, политически опции за съвместно използване на автомобили

---

**Ла Рошел (Франция):** Разгръщане на нов автопарк за съвместно използване на автомобили

---

**Малмьо (Швеция):** Съвместно използване на автомобили за фирми и частни лица

---

**Норуич (Обединено кралство):** Споделяне на автомобили, разгръщане на клуб за споделяне на автомобили

---

**Потенца (Италия):** Разработка за споделяне на автомобили

---

**Престън (Обединено кралство):** Пропаганда за съвместно използване на автомобили и клубове за автомобили

---

**Щутгарт (Германия):** Споделяне на автомобили и маркетинг на придвижването

---

**Тулуза (Франция):** Пропаганда на съвместното използване на автомобили и интегриране на РТ услугите, въвеждане на нова услуга за споделяне на автомобили, свързана с РТ услугите

---

**Венеция (Италия):** Разширяване и диверсификация на схема за съвместно използване на автомобили

---

# 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:** DENZEL Mobility (снимка на корицата). Всички други снимки 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