



# CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



03

POLICY ADVICE NOTES

## Пригодени за колоездене градове – Начини за стимулиране на използването на велосипеди в градовете



CIVITAS Initiative представлява европейска акция, поддържаща в поддръжка на градовете при приложението на интегрирана, екологична, чиста и енергийно ефективна транспортна политика. Научените по време на фазите на планиране, въвеждане 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.



# Пригодени за колоездене градове – Начини за стимулиране на използването на велосипеди в градовете

Насърчаване на природосъобразно и здравословно придвижване



В рамките на CIVITAS II (2005–2009) се прилагат няколко мерки, насочени за стимулиране на колоезденето в градовете с цел насърчаване на екологичния и здравословен начин на придвижване. Опитът, натрупан по време на прилагането на мерките и най-важната информация, засягаща въвеждането на тези мерки, са резюмирани в настоящите Policy Advice Note, за да поддържат и информират заинтересованите от тези действия местни политици.

## Преглед

### ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

Като ответна мярка във връзка с проблемите на обществения трафик градовете трябва да поддържат немоторизиран транспорт, например придвижване с велосипеди. Могат да бъдат приложени следните мерки за пропагандиране и увеличаване на използването на велосипеди:

1. Разширяване и подобряване на велосипедните мрежи и връзки между различните части на града, за да се направи цялата област достъпна за немоторизиран транспорт.
2. Подобряване на удобството и безопасността на велосипедните алеи, както и адаптиране на пътната инфраструктура (напр. кръстовища, пресечки) и пътните знаци така, че да дават приоритет и по-голяма безопасност на велосипедистите.
3. Предлагане на допълнителни услуги за велосипедистите, като безопасно и удобно паркиране и възможности за прехвърляне, ремонтни работилници, системи за наемане на обществени велосипеди.
4. Стимулиране на използването на електрически велосипеди, напр. чрез предлагане на информация, пунктове за зареждане или специални инициативи



5. Информация и маркетингови кампании, които да повлияят навигиците за придвижване на гражданите
6. Предлагане на курсове за обучение по безопасно управление на велосипеди (особено в страните с динамичен ръст на личната моторизация)

### ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

Основните целеви групи са гражданите, както и туристите и посетителите. Хората, които редовно правят кратки придвижвания, например до дадена институция (като училище, университет), са особено подходящи. В зависимост от вече съществуващото ниво на употреба мерките са насочени предимно към пътуващите между 2 и 10 km. При пропагандиране на велосипедите е особено важно да се предложат курсове аз обучение, в частност насочени към уязвимите лица, например деца или възрастни хора. Нещо повече, плановете и вземащите решения в градските области трябва да стимулират въвеждането на описаните мерки, като подчертаят, че целият град ще има полза от поддръжката на немоторизирани транспортни средства. Административните единици на отговорните за пространственото планиране в града, за създаването и поддръжката на пътища, както и за маркетинга и промоциите трябва да се насърчават да третират велосипедите като равностойни превозни средства с автомобилите и обществения транспорт.

Освен това е важно да се осигури поддръжка от фирмите, които биха могли да бъдат заинтересовани от подобряването на достъпа за велосипеди (търговски центрове, кина, фирми от железопътния сектор). Екологично ориентираните NGO също са ценна група (те биха могли да станат източник на необходимите за различните маркетингови събития доброволци).

### ВЛИЯНИЯ И ПРЕИМУЩЕСТВА

#### За обществения транспорт

Чрез популяризирането на велосипедите в града е възможно да намалее използването на личните автомобили. Например процентът на направените с велосипед пътувания (modal split) в примерните градове с CIVITAS II нараства между 2% и 7% в рамките на седем години. Впоследствие замърсяването на въздуха и нуждата от места за паркиране намалява, предлагайки възможности за реконструиране и повторно използване на градските пространства по един по-добър за гражданите начин. Това може да доведе до по-голяма привлекателност на жилищните райони. Свързаното със здравето качество на живота в тези области може да предизвика увеличаване на социалните и развлекателни дейности. Чрез разширяване на съоръженията за велосипедисти в градовете, ще се подобри и признаването и приемането на останалите участници в движението. Това може да предизвика използване на велосипеди от повече хора, дори за ежедневно им пътуване до работа, училище или при пазаруване. Преминаването към този режим на движение намалява задръстванията в пиковите часове (и генерира спестяване на време). Например, ако в Австрия 50% от кратките придвижвания (<3.5 km), които се извършват с автомобил, в рамките на една година се правят с велосипед, дължащите се на задръствания годишни разходи ще бъдат намалени с EUR 300 милиона, а екологичните разходи ще намалее с EUR 160 милиона<sup>1</sup>. Освен това, градовете стават по-достъпни за деца и възрастни хора, които често не могат да управляват автомобили.

<sup>1</sup> VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Fact Sheet 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4th February 2010)





### За отделните граждани

Всяко лице, което се движи с велосипед и, следователно, използва по-малко автомобили, спестява пари чрез избягване на разходите за гориво и паркиране. Нещо повече, здравето на хората се подобрява чрез редовното колоездене. Например за лице, което изобщо не спортува, но започне редовно да кара велосипед по 30 минути на ден, рискът от сърдечен удар може да се намали с до 50%. Колоезденето може да осигури независимо придвижване за онези, които нямат достъп до автомобили, особено за децата. По отношение на безопасността, вече изтъкнахме, че колкото повече хора карат велосипед, толкова по-големи са изгодите за тях, тъй като водачите на автомобили привикват да забелязват велосипедистите и взаимно се научават да се справят с конфликтите и опасните ситуации<sup>2</sup>.

### За фирмите

Частните фирми, които поощряват служителите си да използват велосипеди, могат да спестят пари, тъй като работниците са по-здрави и не така често страдат за домашната обстановка, както хората, които не се упражняват. Нещо повече, частните фирми могат да получат изгоди, тъй като ще предлагат по-малко паркоместа за служителите на своите обекти. Изгодите за служителите с велосипеди стават важен елемент от кампаниите за положителен имидж. Освен това служат като елементи на по-широки кампании, особено на силно зависещите от голям брой посетители (напр. кина, търговски центрове). Магазините за продажба на дребно също могат да се възползват от улесняващата придвижване с велосипеди среда. Въпреки, че велосипедистите не харчат толкова пари, колкото водачите на автомобили при пазаруване, средно могат да допринесат повече, отколкото водачите на автомобили, тъй като пазаруват по-често. Например в германския град Регенбург велосипедистите харчат с 10% повече, отколкото водачите на автомобили на година, но правят два пъти повече придвижвания за пазаруване<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> IRTAD 2000, Европейска комисия 2000, в: VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Fact Sheet 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4th February 2010)

<sup>3</sup> Heller, J. & Monheim, R. (1998): Die Regensburger Altstadt im Spiegel ihrer Besucher und Betriebe, in: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Vol 176, Bayreuth, Germany

### УСЛОВИЯ ЗА УСПЕХ

Необходими са пространство за специализираните алеи, стойки за паркиране на велосипеди и възможни места за преразпределение на обществените площи. Би било предимство, ако грайградските квартали имат удобни и безопасни връзки с центъра на града. Това би помогнало, ако обитателите на града вече са запознати с транспортните проблеми и ако имат положително отношение към колоезденето, демонстрирано от високия брой на притежателите на велосипеди.

## Стъпки и времева рамка за въвеждане

**При въвеждане на програмата за насърчаване на използването на велосипеди в градовете, е необходимо да бъдат взети предвид следните съображения, както и поддържащи мерки, и разумна времева рамка за въвеждане.**

### РАБОТНИ СЪПКИ

#### 1. Създаване на база знания за планиране

- Анализ на съществуващото състояние на инфраструктурата за велосипедисти, както и на трафика, безопасността и нивото на качеството на съществуващата мрежа от алеи за велосипеди, включително рисковите сектори и "черните дупки".
- Изследвания за проучване на възможното използване на новата велосипедна инфраструктура и установяване на липсващите сегменти от висок приоритет във велосипедната мрежа.
- Дефиниция на техническите изисквания за различните типове велосипедна инфраструктура (отделни алеи, често използвани пътища, зони с ограничен достъп, горски маршрути)



- Технически и икономически анализ на различните схеми за наемане на велосипеди.
- Необходимо е да се провеждат кръгли маси/работни групи, оглавявани от координатора, включително всички важни групи заинтересовани за получаване на мнения и съвети.
- Изясняване на условията на административната рамка на тръжните процеси за осъществяване на градските схеми за колоездене.

## **2. Съвместно развитие на стратегически план за действие**

- Създаване на работни групи, оглавявани от координатора, за разглеждане на целите, стратегиите и задачите и за оказване на влияние върху различните сектори на обществената администрация, освен общинските органи (напр. транспортните органи) и ключовите заинтересовани.
- Включване на заинтересованите в подробни консултативни срещи.
- Да се осигури стратегически план за действие за включване на велосипедите в широкия стратегически план за транспорта на града и получаване на политическа поддръжка.

## **3. Установяване и създаване на нова инфраструктура, услуги и придружаващи мерки**

- Да се вземе предвид настоящото положение на транспорта и възможното търсене от страна на потребителите.
- Да се изберат такива велосипедни маршрути, които да се разширяват и допълват, както и да се уточнят местата на инфраструктурата за велосипедни алеи (напр. при спирките, за да се стимулират вътрешните механизми), паркингите за велосипеди и другите услуги.
- Установяване на общи принципи на дизайн за допълнителни услуги за велосипеди (напр. цени за наемане на велосипед, условия на употреба)
- Определяне на допълнителни мерки и проблеми при интегрирането (вижте още "Придружаващи мерки за увеличаване на положителните ефекти")

## **4. Назначаване на организации, отговорни за поддръжката и управлението на мярката**

### **5. Организиране на търгове**

- За развитието на инфраструктурата и операторите, например на системата за наемане на велосипеди
- Специфични велосипеди и техническо оборудване за услугите

### **6. Прилагане на мярката**

- Създаване на нови съоръжения за велосипедисти
- Информационни сесии с местните заинтересовани и широката общественост във връзка с допълнителни услуги за велосипедисти, например система за наемане на велосипеди

### **7. Въвеждане**

- Особено важно е да се приложи правилно въвеждане на новите разпоредби (напр. ограничения за скоростта на автомобилите), но също и правила за съответно поведение на велосипедистите (напр. използване на подходящи за пътищата велосипеди, движение от дясната страна на пътя, съобразяване с правилата за улично движение)

### **8. Изнасяне на информация и провеждане на пропагандни кампании**

- Осигуряване на информация за новите мерки и съоръжения

### **9. Организиране на кампании за обучение и безопасно колоездене, както и курсове за обучение**





## ПРИДРУЖАВАЩИ МЕРКИ ЗА УВЕЛИЧАВАНЕ НА ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ

За да се спомогне за успеха на мерките за поддръжка на велосипедите в града, се препоръчва едновременно да се приложат и допълнителни мерки. От една страна е необходимо да бъдат засилени полицейските мерки във връзка с колезденето. Например разработването на Основен план за развитие на колезденето, който има за цел да създаде бюро за информация, може да доведе до подобряване на резултатите. От друга страна могат да се приложат мерки за подобряване на вътрешния потенциал на колезденето. Въвеждането на мерки за достъп и управление на паркирането може да подобри дяла на велосипедите и да се намали скоростта на автомобилите. Необходимо е преустройство на пътното пространство и кръстовищата. Обликът на обществените места трябва да се адаптира, напр. чрез подобряване на светофарите и малките градски архитектури за удобство на колездачите, за да се направи колезденето по-атрактивно и безопасно. Освен това качеството на услугите в обществен транспорт трябва да се подобри, за да предложи възможност за пренос на велосипеди в автобуси и трамваи.

## ВРЕМЕНА РАМКА

Завършването на и проучването относно използването на велосипедите в града или въвеждането на диагностични отчети относно колезденето може да отнеме няколко месеца до една година, в зависимост от наличните ресурси. Въз основа на резултатите от проучването, могат да стартират работите по разработката на стратегически план за въвеждане на съоръжения за пешаходци и колездачи в града, които да отнемат още 12 до 18 месеца. Обучението или пропагандните кампании могат да се провеждат заедно с въвеждането на стратегическия план. Тяхната продължителност значително варира, в зависимост от броя на лицата, за които са предназначени и поставените цели.

## Какъв е размерът на инвестициите?

Инвестициите в конструкции на нови съоръжения за колездачна инфраструктура зависят от рамковите условия на съществуващата пътна мрежа, дължината на планираната нова велосипедна мрежа, наличното пространство и използваните материали. Нещо повече, ширината на алеите и разделителната лента, необходимостта от маркиране и обозначаване, както и отводняването, озеленяването и преустройството на парковите места са важни проблеми, които трябва да се имат предвид при изчисляване на необходимите инвестиции. Да се предвидят връзките на велосипедната мрежа чрез мостове, тунели и сложни кръстовища е много скъпо.

Основавайки се на наскоро направените инвестиции в полските градове, създаването на един километър качествени, отделни велосипедни алеи струва около EUR 250 000. В рамките на CIVITAS II в град Ла Рошел (Франция) инвестициите за един километър велосипедни алеи е EUR 150 000. За работата и поддръжката са необходими около EUR 1 360 на километър в същия град за една година.

Освен това разходите за велосипедни стойки могат да варират, в зависимост от използваните материали, вида на фиксирането, разстоянието между стойките и броя на поръчаните стойки. Например цените за една стойка за велосипед с покрив варират между EUR 240 до над EUR 500 (примерът е от Швейцария). Стойка за велосипед без покрив струва между EUR 50 и над EUR 200 за брой (примерът е от Германия).

Закупуването на велосипеди за отдаване под наем от градската управа изисква инвестиции за закупуване на велосипеди, за производство на стойки, за разработка и работа на системи за отдаване под наем и за поддръжка на услугата, което включва ремонт и смяна на повредените велосипеди или повторна доставка на откраднатите. Например за 12 пункта за отдаване под наем, всеки предлагащ 100 велосипеда в



рамките на CIVITAS II, разходите за инвестиции на град Краков (Полша) възлизат на EUR 165 000 и са натрупани над EUR 120 000 разходи за експлоатация в рамките на една година. В рамките на CIVITAS II град Ла Рошел (Франция) инвестициите за един километър велосипедни алеи е EUR 150 000. Там са необходими инвестиционни вложения от EUR 150 000. Разходите за експлоатация са EUR 66 000

Възможно е, обаче, да се генерират приходи от велосипедите. Например в Бургос (Испания) се събират EUR 1 440 на месец от станциите за отдаване под наем с 250 велосипеда. Другите опции могат да се организират чрез търг за доставка и управление на напълно интегрирана система за отдаване на велосипеди под наем или предлагане на рекламни пространства върху велосипедите или местата за отдаване под наем.

Информационните или образователни кампании трябва да имат предвид разходите за създаване и отпечатване, както и на разпространението на съответните информационни материали. Възможно е да бъде необходимо допълнително финансиране за семинари, образователни сесии и обучения.

## Основни движещи сили, служещи като предпоставки за успех

**Следващите фактори са основните движещи сили за стартирането и ефективното и успешно въвеждане на описаните по-горе мерки:**

- Местни политици, които се възползват от велосипеди
- Силни местни организации на колоездачи, достатъчно влиятелни, за да повлияят на вземащите решения
- Високо мотивирани работни групи, предвождани от координатор, състоящи се от

власти с различни компетенции (напр. полиция, пътни органи, частен сектор, университети, пространствено планиране, обществен транспорт NGO)

- Чувство за спешност относно създадените от, задръстванията и проблемите с паркирането в градския център ситуации с трафика, както и увеличаване на екологичното и здравно съзнание.
- Нарастване на съзнанието за околна среда, граждани, които желаят да подобрят средата и условията на живота в техния град
- Градските власти, изправени пред директивите на ЕС за качеството на въздуха и шума
- Високо предварително ниво на собствените на велосипеди
- Топографски и метеорологични условия, благоприятстващи колоезденето.
- Достъп за велосипеди до атрактивен градски център и други привлекателни места.
- Целеви групи, които виждат изгода в увеличеното колоездене, като:
  - Университети, които биха могли да се възползват от по-високото ниво на достъп и пропагандните дейности
  - Водачи на автомобили, за които нарастващите разходи за поддръжка и управление на автомобил са проблем
  - Фирми, изправени пред сериозни проблеми с паркирането на обектите, които биха насърчили колоезденето сред служителите.
  - Училищни области, заинтересовани в организирането на обучения за млади хора





## Стратегии за успешно въвеждане

**За преодоляване на пречките, целият процес на въвеждане и планиране трябва да се съпътства от постоянни дискусии и срещи на работните групи по различни въпроси, като описаните в следващите параграфи.**

### Политическа поддръжка

Преимуществото и възможните влияния на увеличеното колоездене често се подценяват от политиките, особено в страните, в които все още не е разпространена култура в колоезденето. Могат да се организират срещи със заинтересованите, за да се обсъдят темите и особено важните фактори. Препоръчват се редовни контакти с политиките, за да се опишат предимствата на заплануваните мерките за пропагандиране на колоезденето и необходимите изменения. Цитирането на вече успешно внедрени мерки по места са полезен инструмент за нарастване на съзнанието сред политиките. Посещенията на подобни градове могат да увеличат поддръжката на мерките за подпомагане на колоезденето.

### Приемане

Онези, за които мерките не носят полза или дори се ограничават от тях (напр. водачите на автомобили, които губят места за паркиране или пътно пространство) могат да се обявят срещу инвестирането в ограничителни планове за по-широк достъп, от които може да бъде част подобряването на условията на мрежата за колоездачи. Те се страхуват от значително влошаване на собственото си, индивидуално придвижване. Следователно трябва да стартира интензивна информационна и осигуряваща участие дейност, насочена специално към тези групи. Тъй като колоезденето често се възприема като дейност за свободното време, скъпите инвестиции в много случаи не се посрещат добре. Следователно информационните кампании трябва да целят запознаване с колоезденето и да пропагандират онези модели, които са подходящи дори за ежедневно пътуване до работа или училище. Необходимо е да се акцентира

върху положителното влияние върху околната среда и здравето на хората.

### Финансово управление

Възможно е увеличаване на разходите за големи, многогодишни инвестиционни планове в колоезденето по време на процеса на въвеждане. Следователно, за да се снижи финансовия риск, е необходимо да се създаде подробен финансов план, който да отчита възможните изменения. Ето защо от самото начало на проекта трябва да има наличие на финансиране. Следователно трябва внимателно да се изготвят документи за планиране, за да се осигури конкурентност на проектите във връзка с финансирането. Освен това е препоръчително да се групират малките мерки с други проекти, поради снижаване на разходите и минимизиране на отрицателните влияния върху трафика, бизнеса и гражданите. Подновяването на улиците може да се съпътства от подобряване на велосипедната мрежа чрез въвеждане на забавяне на трафика, преустройство на малките улици, малки архитектурни детайли, подпомагащи потребителите на велосипеди (например балюстради в близост до спирките), специално предназначени за колоездачите алеи и/или решения от тип "bike & ride" за получаване на общ финансов ефект.

Инициаторите на мерките могат да използват местни, регионални, федерални или частни фондове, например такива, които биха финансирали проекти за подобряване на безопасността на движението и качеството на въздуха. 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/>)
- LIFE+ (2007–2013, до 50% финансиране връзка: <http://ec.europa.eu/environment/life/>);
- URBACT (връзка: <http://urbact.eu/>);
- Основно структурни и кохезионни фондове
- Европейски програми за териториално сътрудничество (предишна INTERREG, подкрепяща интер-регионално сътрудничество(А), транснационално сътрудничество(В) и интер-регионално сътрудничество(С))





### Технически страни

Прилагането на новите технологии за защита на стойките за велосипеди или станциите за автоматично наемане трябва да се анализират внимателно, за да се избегнат закъсненията в разгръщането и малкото използване поради сложността на системите. Необходима е връзка с експерти по въпроса на ранен етап на фазата на планиране на мярката.

Ако дизайнът на колоезачната инфраструктура или стойките за велосипеди не съответства с архитектурните дадености по отношение на културното наследство, трябва да се намери нов дизайн или ново място за съоръженията. Препоръчва се стандартизация на оборудването и съоръженията, за да се осигури последователност на решенията в градския център в бъдеще.

За да се избегнат физическите вмешателства между мерките и градския дизайн (напр. място за стойки за велосипеди), е необходим бърз преглед от отговорните институции (напр. за градско планиране, планиране на улици или инженерните министерства). Добра идея е събирането на мнения и предложения за решенията, за да се избегнат възможните технологични или конструктивни проблеми.

### Условие на правната рамка

Обикновено мерките за насърчаване на колоезденото се опитват да се приложат без да се вземат предвид свързаните с националното законодателство проблеми. Разбира се инфраструктурните съоръжения трябва да бъдат съобразени с разпоредбите на националното законодателство.

Договорите с операторите на системи за отводняване на велосипеди под наем трябва да бъдат предлагани в дългосрочен план, за да бъде бизнеса по-доходен и с възможност за отчитане за възможните оператори, които биха могли да привлекат други оферти при търг. Нещо повече, възможните оператори трябва да имат възможност да увеличават системите, поддържани и финансирани от града.

### Институция и организация

Процесите на планиране и организация на мерките за поддръжка на колоезденото обикновено са лесни за въвеждане, тъй като съпротивата е ограничена, освен ако не бъдат включени ограничения за автомобилистите. Необходимо е установяване на международни комуникации и обмен между всички заинтересовани с различни интереси и компетенции, за да се гарантира плавен процес на въвеждане. Ако са планирани курсове за обучение, семинари или образователни дейности, предварително е необходимо силно обвързване на всички отговорни институции на целевите групи (напр. училищни управи), за да се гарантира поддръжката на въвеждането. Това трябва да се направи чрез специално посочен координатор или координативен орган.

### ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА РАЗГЛЕЖДАНЕ

- Мерките са особено успешни, ако се насочат към пътувания между 2 и 10 km.
- При пропагандирането и поддръжката на колоезденото в града е особено важно да се подобри безопасността за колоезачите чрез различни мерки (напр. въвеждане на ограничения за скоростта, специални курсове за обучение)
- Въвеждането е необходимо, за да се осигури спазването на законите за улично движение от водачите на автомобили и велосипедистите
- Поддържането на употребата на велосипеди в града е успешна стратегия за достигане на целите на ЕС, свързани с директивите за качество на въздуха и шума.





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

### ЗАИНТЕРЕСУВАНИТЕ

За да се отчетат нуждите и мненията на целевите групи, е важно да се включат групи на колездачи, преминаващи и жители на целевите области, студенти и дори посетители на града. Местните и регионални политици също трябва да бъдат включени в поддръжката на въвеждането на мерките и тяхното пропагандиране. Те трябва редовно да бъдат информирани относно хода на плана за въвеждане на колезденето. Всички заинтересовани трябва да се включат в (обществени) срещи и изслушвания. Могат да се използват анкети сред тези групи, за да се получи информация относно техните мнения и задоволство. Заинтересованите трябва да бъдат информирани относно проекта чрез плакати, промоционални обекти, дипляни, публикации в пресата и Интернет, за да увеличат познанията си по темата и да пропагандират използването на велосипеди. Нещо повече, възможно е да се провеждат семинари и обучения със заинтересованите.

### ОСНОВНИ ПАРТНЬОРИ НА ПРОЕКТА

**Тези лица са особено важни за успеха на инициативата и трябва да бъдат включени в процеса на въвеждане на свързаните с колезденето мерки:**

#### Вземащи решение:

Водещата роля за въвеждането на мерките в областта на колезденето обикновено се поема от местната администрация (кметството, общинския транспорт и др.). Водеща роля при мерките, които поддържат комбинация от градски транспорт и колездене, трябва да се поеме от операторите на градския транспорт.) Създаването на велосипедна мрежа като елемент на интегрираната транспортна система на града

изисква силно координиране между различните власти и заинтересовани. Вземащите решения могат да посочат координатор или да съберат всички необходими експерти в една организационна единица.

#### Оператори:

Оператор на мрежата за колездачи, както и на стойките за паркиране на велосипеди, обикновено е общината. Допълнителните услуги, като системи за отдаване на велосипеди под наем или ремонтни работилници, обикновено се управляват от частни фирми или чрез частно управление на общинската собственост.

#### Други

Останалите местни или регионални администрации, като отделът за градско планиране, инженеринг на трафика, отделите за околна среда или туризъм също трябва да бъдат включени в процесите на въвеждане. Училищата също трябва да се включат и да проведат образователна дейност. Освен тях, научните институти могат да подкрепят мерките чрез разработване на нови концепции или оценки. Препоръчва се да се работи заедно с операторите на обществените транспорт, за да се подобри интеграцията на всички екологични начини на транспорт в града като реална алтернатива на употребата на лични автомобили (напр. чрез предлагане на специални съоръжения за пренос на велосипеди в превозните средства на градския транспорт).





## Изброяване на практически примери от CIVITAS II

**11 града, приложили мерки, работещи с нови информационни услуги в техния град в рамките на CIVITAS II:**

---

**Бургос (Испания):** Градска схема за колоездачи, увеличено колоездене, план за безопасност и предотвратяване на катастрофите

---

**Деберцен (Унгария):** Интегрирана и разширена колоездачна мрежа

---

**Краков (Полша):** Нови услуги, свързани с придвижването в свободното време, схема за отдаване на велосипеди под наем

---

**Ла Рошел (Франция):** Споделяне на велосипеди, разширяване на схемата велосипеди-автобуси, въвеждане на нова структура за алтернативни режими на придвижване

---

**Любляна (Словения):** Колективно планиране и пропагандиране на екологично

---

**Малмьо (Швеция):** Интегриране на колоезденето с градския транспорт; Интернет инструмент за планиране на трафика

---

**Оденс (Дания):** Интерактивно обучение за движението по пътищата за деца

---

**Плоещ (Румъния):** Внедряване на нови инфраструктури за пешаходци и велосипедисти; Планиране на алтернативни режими на транспорт

---

**Престън (Обединено кралство):** Внедряване на нова структура за алтернативни начини на придвижване; Планиране на алтернативни начини за придвижване

---

**Тулуза (Франция):** Промотиране на употребата на велосипеди и интегриране с националните транспортни услуги; Преструктуриране на общественото пространство

---

**Венеция (Италия):** Промотиране на безопасно и увеличено колоездене

---

# 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 (cover picture). 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