



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



04

POLICY ADVICE NOTES

Integrarea gestionării parcării și accesului



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.



Integrarea gestionării parcării și accesului

Îmbunătățirea calității vieții în spațiile urbane
din zonele sensibile ale orașului

Din 2002, CIVITAS Initiative este cofinanțată de Comisia Europeană și a ajutat orașele să obțină un sistem de transport public mai sustenabil, mai curat și mai eficient din punct de vedere energetic prin punerea în aplicare și evaluarea unui set integrat de măsuri ambițioase bazate pe tehnologie și politici.

În cadrul CIVITAS II (2005–2009), s-au pus în aplicare mai multe măsuri în vederea reducerii traficului de automobile particulare în zonele sensibile din punct de vedere al mediului din orașele europene. Aspectele cheie referitoare la punerea în aplicare a acestor măsuri și experiențele orașelor sunt prezentate pe scurt în această Policy Advice Note pentru a susține și informa politicienii locali și alți factori decizionali interesați de aceste acțiuni.

Prezentare generală

DESCRIEREA MĂSURILOR

Reducerea utilizării automobilelor particulare în zonele urbane trebuie încurajată în fiecare oraș pentru a ameliora condițiile de trai, precum și pentru a reduce la minimum congestiunea. Obiectivul poate fi atins prin elaborarea de regulamente privind accesul și parcare autovehiculelor în zonele sensibile ale orașului, cum ar fi:

1. Restricționarea și reglementarea spațiului de parcare (de exemplu, prin utilizarea sistemelor de permise)
2. Perceperea de costuri pentru locurile de parcare
3. Restricționarea și reglementarea accesului în zonele sensibile (cum ar fi centrele istorice ale orașului) pentru diferite grupuri de utilizatori
4. Scheme de cost pentru accesul în zonele sensibile
5. Definirea zonelor cu emisii scăzute unde sunt permise numai autovehiculele care respectă standardele de emisii stabilite.





GRUPURI ȚINTĂ

Principalele grupuri țintă sunt cetățenii care locuiesc în zona de restricție și întreprinderile locale (restaurante, baruri, mici servicii cu amănuntul și alte servicii locale) afectate direct de măsură. În plus, măsurile urmăresc să încerce influențarea persoanelor care lucrează în zona de restricție (dar care locuiesc în afara acesteia) sau a altor vizitatori care doresc să acceseze zona de restricție cu automobilul.

IMPACT ȘI BENEFICIILE

Introducerea gestionării parcării sau accesului într-un oraș are drept rezultat principal o creștere a calității vieții în oraș datorită reducerii traficului de automobile particulare pe șosele. Sunt posibile următoarele beneficii:

Pentru public

- Îmbunătățirea calității aerului prin reducerea poluării cauzate de traficul motorizat (particule, monoxid de carbon, bioxid de azot etc.)
- Reducerea nivelului de zgomot și a congestiei datorită unui trafic motorizat mai scăzut
- Reducerea congestiei cauzate de căutarea locurilor de parcare de către autovehiculele din trafic
- Creșterea gradului de siguranță în trafic
- Creșterea folosirii mersului pe jos, a bicicletei și a transportului public ca mijloace de transport

- Atracția transportului public datorită creșterii vitezei de deplasare și a fiabilității autobuzelor în absența congestiei
- Accesibilitate îmbunătățită pentru generarea deplasărilor cu mijloace de transport ecologice, de exemplu, școli la care elevii vin adesea pe jos sau cu bicicleta
- O mai bună conservare și un acces îmbunătățit la siturile din patrimoniul cultural
- Generare de venituri (din permise sau amenzi) pentru oraș în vederea îmbunătățirii sistemului de transport care favorizează mijloace sustenabile

Pentru persoanele fizice

- Îmbunătățirea stării de sănătate și a condițiilor de trai pentru riverani datorită unui trafic mai redus de automobile individuale (în special în ceea ce privește siguranța copiilor)
- Creșterea gradului de confort urban și a gradului de satisfacție al clienților cărora le place să meargă la cumpărături pe străzi pietonale favorabile acestui scop
- Îmbunătățirea valorilor de confort pentru lucrători și vizitatori

Pentru companii

- Susținerea comerțului local prin ameliorarea atractivității și a peisajului urban dintr-o anumită zonă
- Este posibilă reducerea numărului de spații de magazine și apartamente neocupate.





CONDIȚII CADRU PENTRU SUCCES

O condiție prealabilă clară pentru succesul punerii în aplicare a gestionării parcării și accesului o reprezintă existența unor probleme severe cum ar fi congestionarea și/sau lipsa locurilor de parcare în oraș sau în părți ale orașului. Se recomandă punerea în aplicare a unor astfel de măsuri în zone în care diferite utilizări se suprapun și concurează (de exemplu, zone cu un amestec de utilizări comerciale, turistice și recreative, unde nevoia de locuri de parcare este ridicată pe întreaga durată a zilei). În plus, este important să se creeze cadrul juridic adecvat la nivel național, în special în ceea ce privește controlul și aplicarea regulamentelor, precum și introducerea zonelor cu emisii scăzute.

Etapele și termenele de punere în aplicare

La punerea în aplicare a unui program de gestionare a parcării sau accesului, trebuie să se țină seama de următoarele considerente, incluzând măsuri de sprijin și stabilirea unui termen rezonabil.

ETAPE DE LUCRU

1. Informații necesare

- Analiza situației actuale a traficului (generarea călătorilor, situația parcarilor, congestiune, zone sensibile, atitudini ale cetățenilor etc.).
- Examinarea celor mai recente progrese tehnice și soluții tehnologice dovedite
- Analiza impactului potențial

- Schimb de experiență cu alte orașe într-un stadiu incipient al procesului de planificare. Alinierea condițiilor de acces între orașe poate avea avantaje reciproce, permițând dezvoltarea de echipamente standardizate și achiziții comune.
- Analiza eventualelor conflicte dintre situația juridică actuală și măsura respectivă. Dacă este necesar, trebuie definite noi reglementări legislative.
- Colectarea opiniilor publice despre măsurile restrictive pentru a concepe strategii de punere în aplicare și campanii de informare adecvate

2. Inițierea comunicării

- Identificarea părților interesate și demararea consultărilor cu toate grupurile relevante de părți interesate
- Stabilirea comunicării cu departamentele municipale corespunzătoare și alte municipalități într-un stadiu incipient al procesului pentru obținerea acordului politic
- Informarea cetățenilor în legătură cu problemele traficului și efectele potențial pozitive ale măsurilor





3. Proiectarea conceptului

- Definirea obiectivelor generale (de exemplu, o rotație mai mare a locurilor de parcare, reducerea la minimum a impactului negativ al vehiculelor motorizate în centrul orașului, eliminarea anumitor tipuri de vehicule) și verificarea coerenței acestor obiective cu strategia de transport și alte documente strategice (respectiv, planuri generale de amenajare a spațiului)
- Asigurarea sprijinului politic al autorităților locale (de exemplu, sprijinul majorității)
- Elaborarea unui plan de lucru și a unei strategii specifice (de exemplu, ex. administrația și sistemul de aplicare)
- Definirea criteriilor de restricție pentru diferite clase de vehicule (transport de mărfuri, vehicule curate, autobuze turistice, taxiuri etc.) și/sau categorii de utilizatori (riverani, proprietari de magazine, servicii de livrări etc.) cărora li se permite accesul sau parcare în zona restricționată
- Începerea definirii tipurilor de diferite permise (temporare, permanente, personale, legate de vehicule) și aplicarea adecvată a acestora (este important să nu se permită prea multe excepții)
- Selectarea unei tehnologii adecvate de recunoaștere și aplicare (de joasă tehnologie/înaltă tehnologie) și/sau a unei infrastructuri fizice și a unor mecanisme de control (borne, software, camere, carduri)
- Luarea unei decizii în legătură cu modelul de afaceri: punerea în aplicare și exploatarea măsurii ar trebui externalizate sau ar trebui realizate la nivel intern?
- Identificarea zonei geografice pentru măsura în cauză în strânsă cooperare cu toate părțile interesate
- Discutarea tarifelor și a utilizării veniturilor (utilizare diferită pentru taxe și amenzi)
- Definirea măsurilor adecvate pentru a evita creșterea parcării în stradă în zonele învecinate (de exemplu, prin parcări de tip „park and ride” care permit utilizarea mijloacelor de transport în comun)

- Analizarea amănunțită a impactului măsurilor planificate asupra traficului rutier și asigurarea capacității suficiente a rutelor periferice și a amenajărilor de parcare în afara zonei restricționate pentru a prelua autovehiculele deviate
- Asigurarea unui serviciu de transport public adecvat în zonele restricționate

4. Punere în aplicare

- Introducerea măsurilor de gestionare și informarea locuitorilor asupra noilor regulamente, precum și asupra rutelor alternative și a amenajărilor de parcare din afara zonei de restricție (punct de informare, semnalizare statică, GPS, internet, mass-media)
- Informarea publicului asupra modului de utilizare a veniturilor
- Organizarea de cursuri de formare pentru un număr suficient de angajați (de exemplu, poliție) pentru a putea controla parcare și/sau accesul automobilelor în zona de restricție





MĂSURI ÎNȘOȚITOARE DE AMPLIFICARE A EFECTELOR POZITIVE

Efectele pozitive ale măsurilor pot fi potențate prin promovarea de mijloace de transport alternative cum ar fi transportul public, bicicleta și mersul pe jos. Aceste mijloace trebuie sprijinite prin crearea unor zone pietonale și pentru bicicliști sigure, precum și a unor scheme de prioritate pentru pietoni, prin înlocuirea pasajelor subterane pietonale cu noi traversări pietonale semnalizate de suprafață, trotuare și benzi pentru bicicliști mai late etc. oriunde este posibil în oraș. Se recomandă dezvoltarea zonei restricționate ca centru al mijloacelor de transport ecologice și, prin urmare, oferirea de servicii speciale cum ar fi biciclete publice, standuri pentru biciclete, ateliere de reparații pentru biciclete sau de umflare a pneurilor. Este, de asemenea, avantajos să se introducă sincronizarea semafoarelor pe culoarea verde pentru bicicliști și pietoni, semafoare cu număratoare inversă și altele. Accesibilitatea zonei afectate pentru transportul public trebuie îmbunătățită (construirea de benzi rezervate autobuzelor, scheme de prioritate pentru transportul public, mai multe stații pentru transportul public, introducerea unor vehicule mai noi etc.). În plus, sistemele de folosire în comun și în codiviziune a autovehiculelor pot asigura accesibilitatea zonelor, reducând dependența de un automobil particular, dacă aceste vehicule sunt exceptate în zonele de restricție.

În cazul traficului motorizat individual, este important să se ofere indicații rutiere pentru a asigura că zonele pot fi ocolite și că se pot găsi parcări adecvate (de exemplu, parcări de tip „park and ride”) fără a cauza un trafic suplimentar. Indicațiile și regulamentele privind livrarea de mărfuri în zonele afectate sunt, de asemenea, esențiale (de exemplu, livrare în timpul nopții sau centru de distribuție urban).

TERMEN

Analizarea situației actuale a traficului în zona în cauză durează, în mod normal, aproximativ 12-18 luni. În funcție de mărimea zonei și de sistemul planificat, dezvoltarea unui concept de gestionare a parcării sau accesului poate dura 9-12 luni sau mai mult întrucât conceptul trebuie elaborat cu atenție, ținându-se seama de interesele tuturor părților interesate, pentru a identifica o zonă adecvată și potrivită pentru aplicarea măsurii. Unele beneficii vor fi vizibile imediat după punerea în aplicare, cum ar fi reducerea traficului din alte sensuri. Va fi nevoie de mai mult timp pentru stabilirea tendințelor economice și referitoare la calitatea aerului.

Referitor la termenul de punere în aplicare, următoarele experiențe au fost înregistrate în orașele CIVITAS:

- În Norwich (Regatul Unit) a durat două luni să se introducă un acces restricționat pentru traficul motorizat privat spre două străzi din centrul orașului în timpul orelor cu activitate pietonală maximă (între orele 10:00 și 16:30)
- În Toulouse (Franța) s-a introdus o nouă politică de gestionare a parcării în șase zone ale orașului. Faza de realizare a acestei măsuri a fost demarată în cea de-a opta lună a măsurii și a fost finalizată în luna 36.





Care sunt investițiile implicate?

Trebuie să se finanțeze o analiză de transport cuprinzătoare referitoare la fluxurile de trafic și situația actuală a parcarilor, precum și elaborarea unui concept privind o schemă de restricționare. Mai mult, trebuie luat în calcul costul unui sondaj de atitudine în rândul riveranilor. De îndată ce conceptul a fost aprobat, este nevoie de buget pentru infrastructură și echipamente suplimentare, precum automate pentru plata permiselor, sisteme de monitorizare, semnalizare și instalarea acestui hardware. De exemplu, în La Rochelle (Franța) trei zone de control al accesului au fost echipate cu borne de ridicare, camere și alte echipamente. Această măsură nu costă mai mult de 300 000 EUR.

Costurile de exploatare (personal pentru control, întreținerea automatelor de plată, administrare) depind de ratele de salarizare locale plătite de obicei. Măsurile descrise sunt costisitoare, dar investițiile pot fi compensate de veniturile obținute din parcare sau din sistemul de gestionare a accesului, precum și de amenziile asociate cu parcare sau accesul ilegal. Veniturile se pot obține și prin închirierea spațiilor publice în cadrul zonelor restricționate, care sunt reproiectate pentru a fi favorabile pietonilor și disponibile pentru restaurante, cafenele și mici firme. De exemplu, în vara anului 2008, la Ploiești (România) s-au câștigat 6600 EUR de la restaurante și firme care folosesc spațiul stradal liber.

Principalii factori determinanți care servesc drept precursori ai succesului

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

- Compatibilitatea măsurii cu politica generală de transport a orașului
- Prezența unui „susținător” al măsurii, cum ar fi primarul orașului și/sau o majoritate politică în consiliul municipal care să dețină puterea de a urgenta deciziile
- Cooperarea politicianilor, administratorilor, departamentelor pentru transport, mediu, infrastructură și urbanism, precum și a organelor de poliție pentru aprobarea și gestionarea punerii în aplicare
- Campanii mass-media care să raporteze cu privire la condițiile de trai și potențialele beneficii din anumite zone
- O bună acoperire de către transportul public a întregii zone în cauză și autorități și operatori de transport public care sunt capabili să mențină o fiabilitate mai bună a serviciului cu un grad redus de congestiune
- Școlile, care doresc să mărească accesibilitatea în zonă prin mijloace de transport ecologice
- Amenajări de parcare de tip „park and ride” bine dezvoltate
- Consultări detaliate și extinse cu publicul și mediul de afaceri pentru a clarifica pentru părțile interesate că măsurile sporesc gradul de atractivitate al zonei în cauză și susțin comerțul local
- Resurse financiare asigurate (de exemplu, prin introducerea măsurilor în „strategia de dezvoltare a orașului” pentru care se poate solicita finanțare guvernamentală și europeană substanțială)
- Oferirea de diverse posibilități de plată a tarifelor (de exemplu, on-line, prin telefonul mobil etc.)



Strategii pentru succesul punerii în aplicare

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

Sprijin politic

Politicienii ar putea să nu sprijine suficient măsurile din cauza percepțiilor negative ale părților interesate, riveranilor sau comercianților (în special în apropierea alegerilor). Prin urmare, este esențial ca toate grupurile de interese afectate să fie implicate în planificarea și luarea deciziilor într-un stadiu incipient. Mai mult, trebuie să se organizeze regulat reuniuni cu persoanele și părțile interesate încă de la început pentru a discuta factorii critici, potențialele beneficii și pentru a explica modul în care măsura poate avea un impact pozitiv asupra zonei. Studiile care demonstrează efectele pozitive asupra calității vieții, precum și un nivel ridicat de sprijin public sunt de ajutor.

Acceptare

Introducerea de măsuri restrictive ar putea declanșa o reacție negativă din partea riveranilor și a intereselor economice. În multe cazuri, au loc activități de lobby împotriva măsurilor. O modalitate de a învinge această atitudine ne-

gativă este de a prezenta beneficiile schemei anumitor grupuri de persoane afectate. Prin urmare, trebuie dezvoltată o strategie de comunicare cuprinzătoare. Pentru a asigura că viziunile și obiectivele părților interesate coincid cu cele ale coordonatorilor de proiect și planificatorilor, ambele grupuri trebuie să coopereze strâns pentru a analiza diferitele puncte de vedere și crea o viziune comună. De exemplu, municipalitatea trebuie să colaboreze cu asociațiile profesionale și să recunoască temerile acestora legate de faptul că majorarea drastică a taxelor ar putea avea un impact negativ asupra diferitelor firme din oraș. Noile tarife trebuie să fie considerate acceptabile de către părțile interesate importante. În plus, este important să existe o strategie clară referitoare la modalitatea de punere în aplicare a noilor regulamente (de exemplu, de către poliție sau printr-un sistem electronic de identificare).

În vederea reducerii percepțiilor negative asupra măsurii, se recomandă introducerea de elemente care să îmbunătățească accesibilitatea pentru transportul public sau alte mijloace sustenabile de transport în același timp. Aceste îmbunătățiri trebuie prezentate ca fiind integrate în măsura de restricționare. Strategiile promoționale eficiente sunt un element cheie în acest sens.

Gestionare financiară

Pentru a asigura că sunt furnizate resursele necesare pentru introducerea măsurilor, este nevoie de o hotărâre a consiliului local. Dacă sunt puse în aplicare măsuri de gestionare a parcării, de obicei, acestea se autofinanțează și chiar generează venituri suplimentare pentru oraș. Totuși, trebuie clarificat modul în care se vor distribui veniturile nete.

Este esențială întocmirea unui plan de afaceri în care să se identifice sursele de finanțare. Trebuie creată o structură de gestionare financiară pentru soluționarea conflictelor de interese, precum și pentru controlarea finanțelor.





Condiție referitoare la cadrul juridic

O lipsă a reglementărilor legislative și a definiției valorilor limită pentru emisii la nivel național ar putea fi o barieră în calea punerii în aplicare a restricțiilor de acces în funcție de emisiile automobilelor. Se recomandă ca regulamentul de la nivelul UE care prevede clasificările emisiilor vehiculelor să se utilizeze ca standard național. De asemenea, legislația vagă referitoare la normele privind spațiul public, controlul accesului sau accesul limitat poate stânjeni punerea în aplicare a măsurilor. În acest caz, ar putea fi necesară elaborarea de norme la nivel de oraș de către administrația publică centrală, care să fie aprobate de funcționarii aleși la nivel local.

Instituire și organizare

Procesele administrative riguroase și lente de obținere a autorizațiilor necesare pot stânjeni crearea planului de dezvoltare. Procesul nu poate permite riveranilor să își piardă interesul față de proiect și să devină nesiguri cu privire la viitorul măsurii. Entitățile publice și private (de exemplu, operatorii serviciului de transport public și ai parcarilor) trebuie să coopereze pentru a găsi o strategie comună referitoare la taxe, chiar dacă au interese diferite. Comercianții și riveranii trebuie să se implice intensiv în procese întrucât adesea ei sunt îngrijorați în legătură cu accesul la magazine și pierderea clienților care vin cu automobilul.

ELEMENTE CHEIE DE LUAT ÎN CONSIDERARE

- Trebuie să fie disponibilă o bună acoperire de către transportul public a întregii zone în cauză pentru asigurarea accesibilității.
- Cooperarea dintre municipalitate și asociațiile profesionale este esențială. Trebuie recunoscute temerile legate de faptul că majorarea drastică a taxelor ar putea avea un impact negativ asupra diferitelor firme din oraș. Noile tarife trebuie să fie considerate acceptabile de către părțile interesate importante.
- Este important să existe o strategie clară de punere în aplicare a noilor reglementări.
- Poate fi necesară elaborarea de norme la nivel de oraș referitoare la spațiul public, controlul accesului sau regulile de limitare a accesului.

Care sunt persoanele cheie care vor fi implicate?

PĂRȚI INTERESATE

Acțiunile restrictive determină întotdeauna discuții în contradictoriu între diferitele grupuri. Prin urmare, este esențială implicarea intensivă a tuturor părților interesate încă de la începutul procesului de planificare:

- Publicul (riverani din zona țintă, angajați afectați la locul de muncă, vizitatori care vin pentru educație, cumpărături, activități recreative sau turism). Publicul poate susține măsura dacă este conștient de poluarea fonică și atmosferică din zonele în care locuiește sau muncește și dacă este nemulțumit de situația actuală a traficului (lipsa locurilor de parcare, congestione, condiții nesigure etc.)



www.civitas.org



- Direcția pentru drumuri (de exemplu, pentru autorizații privind amenajarea fizică a zonelor restrictive)
- Administrația națională a căilor ferate dacă gara ar putea deveni un element important pentru oferirea de amenajări de parcare de tip „park and ride”
- Grupurile de susținere a automobiliștilor
- Firmele locale și regionale (comercianți și operatori comerciali și de transport, grupuri de livrare și industria transporturilor rutiere) se opun adesea măsurilor și pot cauza eșecul unei scheme, dar dacă sunt implicate și susțin o schemă, atât sectorul public, cât și cel privat pot avea de câștigat.
- Operatorii de transport public și grupurile de interes sau inițiativele locale (de exemplu, pentru vârstnici, persoanele cu handicap, grupurile care sprijină mersul pe jos și cu bicicleta)
- Mass-media locală

Părțile interesate pot fi invitate la „mese rotunde” care trebuie să aibă loc în toate fazele de planificare și punere în aplicare pentru a evita situațiile critice și barierele mai târziu. Trebuie inițiate conferințe de presă, evenimente publice și sondaje în rândul cetățenilor pentru a explica contextul și avantajelor măsurii, pentru sporirea gradului de sensibilitate și pentru obținerea de informații despre potențialele îmbunătățiri.

PRINCIPALII PARTENERI AI PROIECTULUI

Implicarea următorilor parteneri este esențială pentru succesul punerii în aplicare a măsurilor de gestionare a parcării sau accesului:

Factori decizionali

- Administratorii locali și regionali își asumă, de obicei, un rol de conducere.
- Politicienii, pentru asigurarea sprijinului politic
- Întreprinderile publice sau operatorii de transport

Operatori

- Poliția sau altă organizație de control al traficului responsabilă pentru aplicarea schemei
- Operatorii privați contractați de autoritatea locală sau de societatea municipală
- Operatorii de transport public pot fi implicați în cazul operațiunilor asociate cu parcările de tip „park and ride” și pentru a ajusta serviciul în zona de restricție.

Finanțatori

- Cheltuielile inițiale pentru măsură sunt, în principal, suportate de administrația locală sau regională, care trebuie să fie, de asemenea, responsabilă pentru gestionarea financiară.
- Dacă sunt implicați furnizorii de servicii pentru monitorizare, aplicare și perceperea de taxe, serviciile financiare sau agențiile de carduri de credit trebuie să fie responsabile pentru sistemul de plată, perceperea taxei de drum și activitățile administrative.

Alții

- Comunitățile rezidențiale și administrația pentru locuințe din zonă
- Organizații ale firmelor locale situate în zona afectată
- Organizații neguvernamentale (de exemplu, susținători ai mersului cu bicicleta, grupuri ecologiste)
- Școli și grădinițe (profesorii, copiii împreună cu părinții)





Enumerarea exemplelor practice din cadrul CIVITAS II

În cadrul CIVITAS II, 14 orașe au pus în aplicare măsuri care vizează restricționarea accesului și gestionarea parcării:

Burgos (Spania): strategie integrată de restricționare a accesului; strategie și gestionare a parcării

Debrecen (Ungaria): gestionare a accesului și parcării și schemă de accesibilitate pentru centrul de conferințe și zona pietonală

Genova (Italia): strategie integrată de control al accesului și schemă de percepere a taxei de drum

Cracovia (Polonia): aplicarea restricțiilor de acces și a strategiei integrate de control al accesului

La Rochelle: (Franța): conceperea schemei de control al accesului pentru autobuzele turistice și zone extinse de control al accesului

Malmo (Suedia): zonă ecologică extinsă pentru vehiculele de mare tonaj și aplicare

Norwich (Regatul Unit): introducerea zonei cu emisii scăzute; restricții de acces controlate în timp și schemă de acces prioritar pentru vehiculele de marfă curate

Odense (Danemarca): punerea în aplicare a zonelor ecologice

Ploiești (România): dezvoltarea unei zone libere

Preston (Regatul Unit): strategie de evaluare a calității aerului și privind zonele libere; dezvoltarea de zone libere de obstacole și pietonalizare extinsă, precum și reglementarea traficului prin controlul accesului

Stuttgart (Germania): opțiuni strategice privind restricțiile de acces

Suceava (România): extinderea zonei cu emisii scăzute

Toulouse (Franța): definirea și punerea în aplicare a unei noi politici de gestionare a parcării

Veneția (Italia): gestionarea accesului pentru centrul orașului și strategii de gestionare a parcarilor

www.civitas.eu

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

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

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



Contact

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

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



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Editor: CIVITAS GUARD – Evaluare, monitorizare și difuzare pentru CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Așezare în pagină:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Surse:** Toate fotografiile 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