



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



11

POLICY ADVICE NOTES

Îmbunătățirea calității serviciilor de transport public



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.



Îmbunătățirea calității serviciilor de transport public

Creșterea gradului de atractivitate al transportului public pentru cetățeni



În cadrul CIVITAS II (2005–2009), s-au pus în aplicare mai multe măsuri în vederea îmbunătățirii calității și creșterii gradului de atractivitate a sistemului de transport public. Cele mai importante informații despre punerea în aplicare a măsurilor 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

Pentru a crește atractivitatea serviciilor de transport public și reduce astfel utilizarea automobilelor, orașele, precum și companiile de transport public trebuie să fie motivate să asigure o bună calitate a serviciilor în cadrul sistemului de transport public, între altele, prin punerea în aplicare a următoarelor măsuri:

1. Extinderea și simplificarea rețelei de transport public, de exemplu, prin
 - Reproiectarea configurației rețelei,
 - Creșterea frecvenței și a numărului de ore de funcționare
 - Introducerea unui transport la cerere (DRT), respectiv, un serviciu de transport public care funcționează exclusiv la cerere, de exemplu, călătorii cheamă autobuzul prin telefon
2. Modernizarea infrastructurii (în special în punctele de schimb intermodal) și creșterea confortului întregii călătorii cu mijloacele de transport în comun, de exemplu, prin
 - Instalarea unor amenajări de așteptare de înaltă calitate (scaune, refugii, servicii de vânzare a bunurilor de consum)
 - Construirea unor standuri securizate pentru biciclete, amenajări de parcare de tip „park and ride”, sisteme de folosire în codiviziune a autovehiculelor etc.
 - Facilitarea accesului la stații (de exemplu, piste pentru pietoni și biciclete, indicatoare, reproiectarea spațiului înconjurător)



- Modernizarea materialului rulant pentru a-l adapta la cerințele potențialilor clienți prin creșterea accesibilității
 - Îmbunătățirea nivelului de pregătire al șoferilor pentru a conduce fără probleme și într-o manieră eficientă din punct de vedere energetic
3. Creșterea gradului de accesibilitate pentru toate persoanele, în special pentru persoanele cu nevoi speciale, de exemplu prin
 - Punerea în aplicare a unor instrumente informaționale diferite adaptate persoanelor cu handicap (de exemplu, sisteme de asistență vizuală, anunțuri vocale)
 - Asigurarea accesibilității fizice în zonele de așteptare și în vehicule (de exemplu, pentru landouri, cărucioare pentru copii, scaune cu rotile, cadre de mers)
 4. Îmbunătățirea siguranței și securității în stații, opriri și în interiorul vehiculelor pentru călători și șoferi, precum și pentru echipamentele de infrastructură, de exemplu prin
 - Punerea în aplicare a unei strategii de securitate, cum ar fi montarea camerelor video în stații și în interiorul vehiculelor
 - Crearea unor condiții mai sigure în stații și în jurul acestora (de exemplu, iluminat mai bun)
 - Formarea în domeniul siguranței și securității, precum și creșterea gradului de sensibilizare pentru șoferi și călători

GRUPURI ȚINTĂ

Măsurile se adresează actualilor, dar și potențialilor utilizatori ai transportului public. De aceste măsuri ar trebui să beneficieze, în special, persoanele cu afecțiuni locomotorii, vârstnicii, familiile cu copii și tinerii. În plus, trebuie introduse măsuri de securitate și siguranță pentru protecția șoferilor vehiculelor de transport în comun.

IMPACT ȘI BENEFICII

În urma punerii în aplicare a măsurilor de mai sus pentru îmbunătățirea calității serviciilor de transport public, se pot preconiza următoarele beneficii:

Pentru public

Prin punerea în aplicare a măsurilor descrise, transportul public devine mai practic, mai confortabil, mai accesibil și mai ușor de înțeles pentru toți. Numărul călătorilor care folosesc transportul public va crește în mod firesc, persoanele dezavantajate se pot simți mai puțin excluse din societate, iar gradul de dependență al cetățenilor de automobilele personale ar trebui să scadă, ceea ce va avea consecințe benefice pentru mediul înconjurător.

Pentru persoanele fizice

Calitatea vieții persoanelor cu mobilitate redusă și independența persoanelor care lucrează sau locuiesc în zone care nu erau conectate în trecut la rețeaua de transport public pot crește. Tendințele demografice din Europa indică în mod clar că numărul persoanelor vârstnice va crește în următorii ani. Creșterea accesibilității transportului public pentru această categorie de cetățeni este una dintre cele mai importante provocări pentru dezvoltarea socială a orașelor europene. De asemenea, persoanele care nu folosesc în mod obișnuit transportul public din cauza temerilor legate de securitate vor avea mai multă încredere după punerea în aplicare a măsurilor.

Pentru companii

În cazul în care companiile de transport public cresc calitatea serviciilor, imaginea acestui mod de transport poate fi îmbunătățită, iar numărul călătorilor va spori. De exemplu, în orașul CIVITAS II Malmö (Suedia) au fost re-proiectate două rute principale de autobuz, ceea ce a generat o creștere a numărului de călători de până la 20% în primele cinci luni. Îmbunătă-



țirea accesibilității pentru a crește numărul de călători din vehiculele de transport în comun nu presupune neapărat investiții mari.

Prin îmbunătățirea securității în vehicule și în stații, costurile de reparare a pagubelor cauzate de actele de vandalism pot fi reduse. În Malmö, de exemplu, costurile întreținerii vehiculelor au scăzut cu 30%

în șase luni după instalarea camerelor video în tramvaie și autobuze.

Dacă rețeaua de transport public este îmbunătățită prin punerea în aplicare a unor noi măsuri de infrastructură, precum benzi separate pentru autobuze, operatorul de transport public poate economisi bani printr-o respectare mai strictă a orarului de circulație, ceea ce va conduce la o utilizare mai eficientă a vehiculelor.

CONDIȚII CADRU PENTRU SUCCES

Coerența între politica de parcare și infrastructura de transport public este esențială pentru a încuraja utilizarea mijloacelor de transport alternative. De exemplu, o condiție prealabilă necesară pentru a asigura introducerea cu succes a unui serviciu de parcare de tip „park and ride” este ca în apropierea centrului orașului să nu fie disponibile locuri de parcare gratuite. Aceste elemente trebuie sprijinite printr-un sistem complex de promovare și informare, accesibil diferitelor grupuri de utilizatori.



Etapele și termenele de punere în aplicare

La punerea în aplicare a unor măsuri de îmbunătățire a calității transportului public, trebuie să se țină seama de mai multe considerente importante, incluzând punerea în aplicare a unor măsuri de sprijin și asigurarea finalizării într-un interval de timp rezonabil.

ETAPE DE LUCRU

1. Pregătire

- Înființarea unui grup de lucru care să includă în special persoane cu nevoi speciale, pentru a ține seama pe deplin de cerințele acestora
- Definirea standardelor minime de calitate care să fie incluse în drepturile călătorilor (de exemplu, nivelul minim de fiabilitate sau valoarea maximă pentru întârzierile tolerate)

2. Compilarea informațiilor de bază

- Analiza situației actuale a cererii și ofertei privind transportul public
- Identificarea zonelor care nu sunt accesibile sau sunt accesibile într-o măsură insuficientă prin mijloacele de transport în comun
- Studierea situației actuale a stațiilor și vehiculelor de transport în comun în ceea ce privește securitatea, accesibilitatea și confortul, precum și competitivitatea transportului public cu automobilele particulare (în special durata călătoriei)
- Analiza documentelor strategice existente privind transportul (strategia de dezvoltare a orașului, strategia de transport, planurile de transport etc.) și verificarea coerenței acțiunilor planificate
- Colectarea de informații despre caracterul ultramodern al echipamentelor și instrumentele tehnice care pot spori calitatea (securitate, accesibilitate, confort)
- Analiza gradului de sensibilizare și a pieței pentru măsurile ce urmează a fi introduse



3. Decizii oficiale necesare

- Aprobarea finanțării inițiale a serviciilor și achiziționarea de servicii de consultanță specializată privind elaborarea noilor concepte de serviciu de transport public
- Autorizarea instalării camerelor de securitate în vehicule sau în stații
- Crearea unor magazine sau a altor servicii în nodurile de schimb intermodal

4. Planificarea îmbunătățirilor din punct de vedere al

- ofertei de servicii de transport public
- echipamentelor și sistemelor care sporesc gradul de confort, siguranță, securitate și accesibilitate

5. Organizarea de licitații pentru servicii externalizate

- Exploatarea de rute suplimentare de transport public
- Servicii de securitate
- Furnizarea de echipamente tehnice
- Achiziționarea de terenuri, dacă este necesar, în vederea construirii amenajărilor de parcare de tip „park and ride” sau de transportare a bicicletelor în mijloacele de transport în comun („bike and ride”) etc.

6. Testarea noilor amenajări care implică potențiali utilizatori și, în special, călători cu afecțiuni locomotorii

7. Modificarea, adaptarea și punerea în aplicare a noilor amenajări

8. Formare, educare și promovare

- Cursuri de formare și educare pentru șoferii de autobuz și tramvai
- Campanie de marketing pentru promovarea noilor servicii

9. Monitorizare și evaluare

- Măsurarea și evaluarea indicatorilor definiți la începutul proiectului pentru evaluarea impactului (numărul de [noi] călători, acceptarea socială în rândul cetățenilor, evaluarea calității de către utilizatori etc.)

MĂSURI ÎNSOȚITOARE DE AMPLIFICARE A EFECTELOR POZITIVE

Dacă se pun în aplicare următoarele măsuri, concomitent cu acțiunile de îmbunătățire a calității transportului public, efectele pozitive ale tuturor măsurilor pot fi amplificate și este posibilă obținerea unor efecte sinergice. Imaginea, precum și calitatea transportului public urban pot fi îmbunătățite prin:

- Instrumente de gestionare și amplasare automată a vehiculelor (AVL)
- Introducerea de noi vehicule ecologice (de exemplu, cu gaze naturale comprimate [GNC], celule de hidrogen)
- Dezvoltarea unei mărci pentru creșterea recunoașterii sistemului de transport public (îmbunătățit)
- Oferirea unor scheme inovatoare de stabilire a prețurilor pentru transportul public (de exemplu, sisteme de plată prin carduri inteligente)
- Asigurarea accesului la alte mijloace de transport ecologice, de exemplu, prin oferirea de servicii de folosire în codiviziune a bicicletelor, taxiuri și servicii de folosire în codiviziune a autovehiculelor

TERMEN

Perioada de timp necesară pentru punerea în aplicare a măsurilor descrise variază în funcție de tipul de acțiune ales, precum și de numărul de rute, vehicule sau stații vizate. În cadrul CIVITAS II, măsurile au fost puse în aplicare în decurs de 2–4 ani. Duratele monitorizate de punere în aplicare a diferitelor etape de lucru sunt enumerate mai jos:

- Trei luni pentru inițierea proiectului și înființarea echipei de proiect (Norwich, Regatul Unit)
- Au fost necesare între 5 și 33 de luni pentru colectarea datelor și crearea studiilor necesare. Următoarele cifre reprezintă exemple din cadrul CIVITAS II:



- Fo Cinci luni pentru evaluarea caracterului ultramodern al echipamentelor tehnice (Ploiești, România)
- 12–21 de luni pentru analize ale cererii și colectarea de informații privind cerințele utilizatorilor
- 14 luni pentru un studiu al rețelei de transport (La Rochelle, Franța)
- 21 de luni pentru un audit de securitate (Cracovia, Polonia)
- Pentru a elabora un concept detaliat pentru aplicarea măsurilor, sunt necesare între 12 și 32 de luni. Următoarele cifre reprezintă exemple din CIVITAS II:
 - 12 luni pentru elaborarea unei scheme de accesibilitate pentru persoanele cu nevoi speciale (La Rochelle, Franța)
 - 12 luni pentru elaborarea unei strategii de securitate pentru autobuze (Malmo, Suedia)
 - 17 luni pentru dezvoltarea unui serviciu de transport la cerere (Cracovia, Polonia)
 - 21 luni pentru elaborarea unui plan de acțiune privind securitatea în transportul public (Cracovia, Polonia)
 - 32 de luni pentru elaborarea unui concept pentru servicii de mobilitate de înaltă calitate (Burgos, Spania)
- Pentru obținerea aprobării din partea politicienilor și/sau a funcționarilor de stat responsabili de transportul public, sunt necesare între una și două luni (La Rochelle, Franța). Totuși, această procedură depinde în mare măsură de cooperarea administrației municipale.
- Au fost necesare două luni pentru pregătirea unei licitații pentru echipamente video (Malmo, Suedia), cu toate acestea, în unele țări, perioadele minime obligatorii pentru deschiderea licitației ar putea fi stabilite de legislația națională.
- Pentru activitățile educaționale și de formare sunt necesare între 2 și 28 de luni. De exemplu, au fost necesare 28 de luni pentru a instrui 50 de șoferi de autobuz în cadrul a 10 cursuri (Debrecen, Ungaria).

Care sunt investițiile implicate?

Pentru toate măsurile descrise, sunt necesare cheltuieli pentru colectarea și analiza datelor, precum și pentru un proces de planificare și analizare a dotării tehnologice de ultimă generație. Trebuie elaborate, puse în aplicare, coordonate și controlate strategii și/sau planuri de acțiune. Costurile echipamentelor depind de măsura și de scara punerii în aplicare.

Atunci când este îmbunătățită accesibilitatea transportului public pentru toți, pot fi ocazionate următoarele categorii de costuri:

- Investiții pentru reproiectarea și adaptarea opririlor și a stațiilor
 - Investiții pentru reproiectarea sau achiziționarea de vehicule fără impedimente
 - Sisteme informaționale fără impedimente care permit accesul pentru toți călătorii, indiferent dacă au deficiențe de văz sau auz
- În orașele CIVITAS II s-au investit între 60 000 și 180 000 EUR pentru a îmbunătăți accesibilitatea stațiilor de transport public și a vehiculelor în sine de pe platformele din punctele de oprire. De exemplu, s-au cheltuit 180 000 EUR pentru a îmbunătăți stațiile de autobuz și punctele de schimb intermodal din Burgos (Spania).

Pentru a îmbunătăți calitatea infrastructurii de transport public, trebuie prevăzute în buget, printre altele, următoarele costuri:

- Investiții pentru noi amenajări de așteptare, refugii, scaune etc. (construcție, achiziționare etc.)
- Costurile achiziționării de terenuri dacă este necesar un spațiu mai mare pentru noi amenajări (de exemplu, spații de parcare de tip „park and ride”)
- Costuri de curățare și întreținere a noilor amenajări



De exemplu, s-au cheltuit 777 000 EUR pentru construirea de noi amenajări de transfer într-o stație de cale ferată din orașul CIVITAS II Norwich (Regatul Unit) (cu aproximativ 3,5 milioane de călători anual). Aici a fost îmbunătățită calitatea amenajărilor de așteptare, au fost instalate panouri de informare în timp real, au fost stabilite corespondențe pentru pietoni și bicicliști și a fost reproiectat spațiul deschis. Anual, este nevoie de aproximativ 10 000 EUR pentru curățarea și întreținerea acestor amenajări.

Restructurarea rețelei și extinderea razei de acoperire a unui sistem de transport public urban generează diferite costuri, menționate mai jos:

- Hardware și software pentru sisteme de transport la cerere (centru de gestionare, software de programare, echipamente de bord pentru vehicule, vehicule corespunzătoare)
- Costuri de exploatare pentru transportul la cerere (șofer, gestionare etc.)

Pentru a crește siguranța și securitatea în sistemul de transport public urban, sunt necesare, printre altele, următoarele investiții:

- Desfășurarea de ateliere de lucru și activități de formare pentru conducătorii auto și utilizatorii transportului public
- Costuri de achiziționare, instalare, exploatare și întreținere pentru camere video în autobuze sau în stații și opriri
- Hardware și software, precum și costuri operaționale pentru un centru de securitate

De exemplu, în orașul CIVITAS II Cracovia (Polonia), s-au cheltuit aproximativ 10 000 EUR pentru desfășurarea unui audit de securitate și a unei campanii privind acțiunile de securitate. A fost nevoie de aproximativ 50 000 EUR pentru atelierele de formare la care au participat cetățeni și angajați din sistemul de transport public din Stuttgart (Germania). Pentru desfășurarea a zece cursuri de formare a șoferilor destinate unui număr 50 de șoferi de autobuz în Debrecen (Ungaria), a fost necesară suma

de 20 000 EUR. Costurile totale pentru achiziționarea, instalarea și testarea camerelor video în 180 de autobuze ale sistemului de transport public s-au ridicat la aproximativ 900 000 EUR în Malmö (Suedia).

Principalii factori determinanți care servesc drept precursori ai succesului

Mai jos sunt menționați principalii factori determinanți ai inițierii, precum și ai punerii în aplicare eficiente și de succes a măsurilor de îmbunătățire a calității transportului public:

- O bună cooperare între partenerii proiectului facilitează capacitatea de a găsi compromisuri cu privire la aspectele tehnice, precum și la reglementările clare privind plata serviciului și responsabilitățile pentru realizarea acestuia.
- Cercetare de piață, care definește cerințele și nevoile specifice ale grupurilor țintă.
- Sprijinul politic și disponibilitatea factorilor decizionali locali de a schimba felul în care este perceput și susținut transportul public în vederea stimulării diferitelor grupuri țintă să folosească acest mod de transport.
- Sistemele de transport în comun vor avea mai mari șanse de a fi acceptate de către publicul larg dacă serviciile sunt oferite la prețuri acceptabile. În scopuri promoționale, ar putea fi distribuite cetățenilor bilete gratuite în faza inițială sau ar putea fi oferite reduceri în vederea încurajării noilor categorii de utilizatori.



Strategii pentru succesul punerii în aplicare

Sprrijin politic

Pentru a evita politizarea tematicii măsurilor și asigura reducerea la minimum a rezistenței în rândul părților interesate (care poate provoca dezaprobarea măsurii de către politicieni), trebuie organizate reuniuni pentru a încuraja dialogul între actori și pentru a prezenta proiectul și posibilele sale beneficii și efecte.

Gradul de satisfacție este mult mai mare atunci când măsurile sunt elemente ale strategiei generale a orașului sau ale planului de transport convenit în prealabil. Astfel, este important, în special în faza inițială, să se verifice concordanța cu aceste documente de politică. De asemenea, este important ca politicienii să fie informați constant (sau chiar angajați) în procesul de pregătire și punere în aplicare a măsurii încă de la început.

Acceptare

Pentru a asigura acceptarea modificărilor și a noilor servicii de către public, precum și de către operatori și șoferi, trebuie puse în aplicare strategii de comunicare și campanii de marketing. Trebuie organizate reuniuni pentru a aduce obiectivele măsurilor mai aproape de utilizatori și pentru a explica efectele pozitive preconizate. Aceste reuniuni pot fi, de asemenea, utilizate pentru a înțelege mai bine preocupările persoanelor țintă și pentru a identifica un consens în rândul principalelor părți interesate. În special, comercianții trebuie implicați într-un stadiu incipient al punerii în aplicare deoarece acest grup s-ar putea teme de eventuale pierderi financiare, de exemplu, din cauza benzilor preferențiale pentru autobuze care iau din spațiul rezervat traficului automobilelor particulare.

Gestionare financiară

Pentru a asigura fezabilitatea diferitelor măsuri și servicii, este important să se desfășoare un studiu de piață înainte de demararea acțiunilor. Acest lucru ar trebui să asigure că noul serviciu este folosit de un număr suficient de persoane după punerea în aplicare. Trebuie întocmit un plan de afaceri care să asigure eligibilitatea pentru finanțare și viabilitatea pe termen lung a proiectului, precum și sursa de finanțare (venituri din bilete, finanțarea datoriei sau subvenții din fonduri structurale sau regionale).

Este, de asemenea, important să se calculeze reducerea potențială a costurilor externe rezultată în urma măsurilor, cum ar fi economii în materie de timp, reducerea nivelului de zgomot și a emisiilor, scăderea numărului de accidente etc. Aceste rezultate ar putea fi folosite ca argumente în discuții în favoarea asistenței financiare, precum și pentru pregătirea unei campanii promoționale. Pentru a asigura asistența financiară încă de la început, este avantajos dacă operatorul de transport public are o relație bună cu autoritatea de transport public (dacă nu este una și aceeași entitate).

Cu toate acestea, măsurile care asigură accesibilitatea transportului public pentru persoanele vârstnice sau cu afecțiuni locomotorii nu trebuie evaluate numai din punct de vedere al numărului crescut de utilizatori, deoarece aceste investiții țin de responsabilitatea socială corporativă.

Construirea cadrului legislativ

Pentru a asigura că îmbunătățirile planificate ale infrastructurii (refugii, spații de așteptare) sunt acceptate de responsabili pentru conservare și patrimoniu ai orașului, sunt necesare consultări timpurii cu privire la forma și arhitectura construcțiilor. Pentru reproiectarea unei gări sub forma unui punct de schimb intermodal, este necesară aprobarea operatorului feroviar național. Pentru a asigura că măsura nu este contracarată, este important să se comunice regulat cu principalele părți interesate și să se asigure existența unor proceduri corecte.



Condiție referitoare la cadrul juridic

Pentru introducerea de camere în vederea creșterii securității în rețeaua de transport public, este important să se analizeze condițiile cadrului juridic pentru a asigura că utilizarea echipamentelor tehnice este în conformitate cu legea privind protecția vieții private. Trebuie să se stabilească cine poate folosi datele înregistrate de camere (de exemplu, doar poliția) și cât timp sunt stocate acestea. Nivelul de siguranță și securitate ce urmează a fi atins trebuie inclus în contractele dintre autoritățile locale responsabile și operatorul de transport public.

Aspecte tehnice

Trebuie desfășurate analize cuprinzătoare ale caracterului ultramodern al echipamentelor tehnice existente și trebuie să se facă schimb de experiențe cu alte orașe pentru a evita defectarea sau performanțele scăzute ale tehnologiilor, sistemelor tehnice sau metodologiilor netestate, incompatibilitățile dintre sisteme sau riscurile pentru siguranță ale anumitor tehnologii.

Instituire și organizare

Pentru succesul punerii în aplicare a măsurilor, este important să existe relații bune cu autoritățile locale și regionale învecinate, de exemplu, cu consiliul județean sau autoritățile regionale. Astfel, de exemplu, se evită situația în care diferite autorități planifică măsuri similare în același timp fără să se consulte.

Serviciile la cerere trebuie integrate la nivel instituțional, ceea ce înseamnă că trebuie să se creeze un temei juridic între operatorul de transport public și autoritatea de transport public, care să includă, de asemenea, norme referitoare la plată sau rambursare.

Referitor la dezvoltarea punctelor de schimb intermodale, este necesar să se cunoască entitatea locală care este responsabilă cu dezvoltarea de servicii suplimentare în nodurile importante de transport de pasageri. Dacă există incertitudini cu privire la acest subiect, departamentele juridice ale diversilor parteneri trebuie să definească diferitele limite legislative înainte de proiectarea și punerea în aplicare a măsurii.

Mai mult, trebuie să se încurajeze o bună cooperare între multitudinea de părți interesate la nivel local și departamental. Trebuie să se țină seama de faptul că acest lucru necesită un interval de timp semnificativ, deoarece încheierea de acorduri cu toate părțile implicate (operatori de transport public, factori decizionali locali, utilizatori etc.) și coordonarea, în paralel, a tuturor aspectelor aferente (fezabilitate tehnică, procedură de gestionare delegată, imagine comună) reprezintă un proces îndelungat.

ELEMENTE CHEIE DE LUAT ÎN CONSIDERARE

- La punerea în aplicare a măsurilor de îmbunătățire a calității transportului public, persoanele cu nevoi speciale trebuie consultate pentru ca cerințele lor să fie luate în considerare.
- Pentru a crește gradul de acceptare a noilor servicii și infrastructuri de către public, operatorii și șoferii, sunt necesare campanii de comunicare și de marketing.
- Pentru a asigura că îmbunătățirile planificate ale infrastructurii (refugii, spații de așteptare) sunt acceptate de responsabilii pentru conservare și patrimoniu, sunt necesare consultări timpurii cu privire la forma construcțiilor.
- Pentru introducerea de camere în vederea creșterii securității în rețeaua de transport public, este important să se asigure că utilizarea echipamentelor este în conformitate cu legea privind protecția vieții private.



Care sunt persoanele cheie care vor fi implicate?

PĂRȚI INTERESATE

Modificarea serviciilor de transport dintr-un oraș provoacă de obicei numeroase discuții între diferite grupuri. Prin urmare, este esențială implicarea intensivă a tuturor părților interesate încă de la începutul procesului de planificare:

- Actualii și potențialii utilizatori ai transportului public; între alții, în funcție de tipul de măsuri aceștia pot fi:
 - Navetiști
 - Femei
 - Persoane cu mobilitate redusă
 - Persoane vârstnice și tineri
 - Locuitori și vizitatori
- Grupurile constituante (de exemplu, grupurile care sprijină mersul pe jos și cu bicicleta, asociațiile persoanelor cu nevoi speciale)
- Asociațiile profesionale (de exemplu, hoteluri, proprietari de magazine, operatori de taxi)
- Politicienii locali sau regionali și grupurile de interese locale (de exemplu, ecologiști), ONG-uri
- Alte companii de pe piața transporturilor, de exemplu, operator(i) feroviar(i), administratori de infrastructuri feroviare etc.
- Mass-media

PRINCIPALII PARTENERI AI PROIECTULUI

Implicarea următorilor parteneri este esențială pentru punerea în aplicare cu succes a măsurilor privind calitatea în transportul public:

Factor decizional

- Consiliile municipale,
- Autoritățile de transport public sau
- Departamentele de transport

Operator

- Companiile de transport public

Gestionare financiară

- Departamentul financiar al orașului și
- Companiile de transport public

În unele țări, aprobarea finală pentru finanțarea și domeniul de aplicare al schemei trebuie dată de consiliul municipal. Mai mult, consiliul municipal trebuie informat cu regularitate asupra costurilor și veniturilor.

Alții

Este posibil să fie necesar ca universitățile sau institute de cercetare similare să fie implicate în colectarea datelor (de exemplu, analize ale nevoilor utilizatorilor) și în evaluarea rezultatelor și efectelor. Pentru asistență tehnică (adaptarea software-ului personal, dezvoltarea de echipamente tehnice etc.), trebuie implicate companii private. Pentru campaniile de promovare și informare, trebuie desemnate firme de consultanță în domeniul relațiilor publice. Arhitecții trebuie să fie responsabili pentru proiectarea infrastructurii ce urmează a fi instalată pentru a asigura compatibilitatea cu mediul construit înconjurător.





Exemple practice din cadrul CIVITAS II

În cadrul CIVITAS II, 14 orașe au pus în aplicare măsuri care vizează creșterea calității transportului public urban (1 = Infrastructură, 2 = Rețeaua de transport public, 3 = Accesibilitate, 4 = Siguranță și securitate):

La Rochelle (Franța): amenajarea unui al doilea spațiu de parcare de tip „park and ride”¹; servicii de taximetrie pe timp de noapte, reorganizarea rețelei de autobuze²; îmbunătățirea infrastructurii pentru transportul în comun³

Norwich (Regatul Unit): punct de schimb la gară¹

Ploiești (România): infrastructură îmbunătățită pentru transportul în comun¹

Preston (Regatul Unit): crearea unei rețele supraterane pentru servicii de transport public, infrastructură îmbunătățită pentru transportul în comun¹; servicii la cerere și de acces²

Toulouse (Franța): dezvoltarea de servicii de proximitate în nodurile importante de transport de pasageri¹; îmbunătățirea calității și structurii serviciilor de transport public, integrarea transportului la cerere ca serviciu complementar transportului public²; îmbunătățirea accesibilității serviciilor de transport public³

Burgos (Spania): servicii de mobilitate de înaltă calitate²; acces pentru persoanele cu afecțiuni locomotorii³

Genova (Italia): coridor de mobilitate de înaltă calitate²

Cracovia (Polonia): servicii de transport la cerere²; plan de acțiune privind securitatea în transport public⁴

Malmo (Suedia): marketingul noului sistem de rute de autobuze²; securitate și siguranță îmbunătățite în autobuze⁴

Odense (Danemarca): integrarea și îmbunătățirea calității mijloacelor de transport sustenabile²

Potenza (Italia): sistem de transport la cerere⁴

Veneția (Italia): introducerea de hidrobuze cu impact scăzut și acces pentru toți³

Debrecen (Ungaria): formare în materie de siguranță și securitate pentru șoferii vehiculelor de transport în comun⁴

Stuttgart (Germania): plan de acțiune privind securitatea pentru căile ferate suburbane⁴

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:** www.eltis.org (fotografie copertă). Toate celelalte fotografii sunt furnizate de orașele CIVITAS și echipa CIVITAS GUARD (cu excepția cazului în care se menționează altfel) și sunt aprobate pentru reproducere în prezenta publicație. Cifrele și valorile furnizate se bazează, în principal, pe rezultatele proiectelor demonstrative CIVITAS, raportate de orașele participante. După caz, s-au utilizat informații suplimentare din literatura de specialitate. **Ediția 2010.** Tipărit în Austria.

Nici Comisia Europeană și nici oricare din persoanele care acționează în numele Comisiei nu sunt responsabile pentru eventuala utilizare a informațiilor conținute în prezenta publicație. Opiniile exprimate în prezenta publicație nu au fost adoptate sau aprobate în niciun mod de către Comisie și nu trebuie considerate o afirmare a opiniilor Comisiei.

CIVITAS Initiative este cofinanțată de secțiunile Energie și Transport ale programului-cadru UE pentru cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrație (RTD).

CIVITAS