



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



04

POLICY ADVICE NOTES

Интеграция на управлението при паркиране и достъп



CIVITAS Initiative представлява европейска акция, в поддръжка на градовете при прилагането 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.



Интеграция на управлението при паркиране и достъп

Подобряване на качеството на живот в градска среда и чувствителните зони на града
Определяне на целевите райони в града

От 2002 г. досега CIVITAS Initiative, основана от Европейската Комисия, помага на градовете да постигат по-стабилни, по-чисти и енергийно ефективни градски транспортни системи, чрез въвеждане на амбициозен интегриран пакет от мерки, базиран както на технологията, така и на политиката. С CIVITAS II (2005–2009) се внедряват няколко мерки, насочени към намаляване на трафика от лични автомобили в екологично чувствителните области на европейските градове. Основните проблеми по отношение на въвеждането на тези мерки и градския опит са обобщени в настоящите Policy Advice Note, за да поддържат и информират местните политици и другите заинтересувани от тези действия.

Преглед

ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

Намаляването на употребата на личните автомобили в градските области трябва да се насърчава във всички градове, за да се подобрят условията на живот и да се минимизира замърсяването. Целта може да се постигне чрез развитие на разпоредби за достъп и паркиране на автомобили в чувствителните зони на града, като:

1. Ограничение и регулиране на пространството за паркиране (напр. чрез употреба на системи за разрешаване на достъпа)
2. Цена за паркоместата
3. Ограничение и регулиране на достъпа до чувствителните зони (напр. историческата градска част) за различни групи потребители
4. Схеми за цени на достъпа до чувствителните зони
5. Установяване на зони с намалени емисии, където се разрешава употреба само на автомобили, удовлетворяващи определени емисионни стандарти.





ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

Основните целеви групи са живеещите в зоните на ограничението граждани и местния бизнес (ресторанти, заведения, малки магазини и други местни услуги), засегнати директно от мерките. Освен това, мерките са насочени към опити за оказване на влияние върху работещите в зоните с ограничения лица (но живеещи извън тях) или други посетители, които желаят да получат достъп с автомобил до зоните с ограничения .

ВЛИЯНИЯ И ПРЕИМУЩЕСТВА

Въвеждането на управление на паркирането или достъпа в града води главно до нарастване на качеството на живот в града, поради по-малкия трафик от частни автомобили по пътищата. Дава следните предимства:

За обществения транспорт

- Подобряването на качеството на въздуха чрез намаляване на причиняваното от автомобилния трафик замърсяване (частици, въглероден монооксид, азотен диоксид и др.)
- Намаляването на шума и замърсяванията поради по-малко трафик
- Намаляване на замърсяванията поради трафик от търсене на места за паркиране
- Подобряване на безопасността на движението
- Увеличаване на дела на пешаходците, велосипедистите и обществения транспорт.

- Привлекателен градски транспорт поради увеличаване на скоростта на автобусите и надеждността им при липса на замърсяване
- Подобряване на достъпа до местата, генериращи малки преходи, напр. училища, до които учениците често отиват пеша или с велосипед.
- По-добро съхранение и достъп до обектите на културното наследство
- Генериране на приходи (от такси и глоби за разрешаване на достъпа) за града, с цел подобряване на улесняваща придвижването транспортна система.

За личните автомобили

- Подобряване на здравето и условията на живот на жителите поради по-малък трафик от автомобили (особено по отношение на безопасността на децата)
- Подобряване на градския изглед и увеличаване на удовлетворението на клиентите, които предприемат пазаруване по пешеходни търговски улици.
- Подобряване на атмосферата за работещите и посетителите

За фирмите

- Поддръжка на местната търговия чрез подобряване на атрактивността и градския пейзаж на зоната
- Възможно е намаляване на броя на свободните магазини и апартаменти





УСЛОВИЯ ЗА УСПЕХ

Ясна предпоставка за успешното въвеждане на управлението на паркирането и достъпа е съществуването на остри проблеми, като замърсяване и/или липса на места за паркиране в града или негови части. Препоръчва се да се прилагат такива мерки в зоните с припокриване на различни предназначения (напр. зони със смесени търговски, туристически, възстановителни цели, при които нуждата от паркоместа остава висока през целия ден). Освен това е важно да се установи съответна законова рамка на национално ниво, особено по отношение на контрола и въвеждането на разпоредбите, както и при въвеждането на зони с ниско ниво на емисиите.

Стъпки и времева рамка за въвеждане

При прилагане на програма за управление на паркирането или достъпа трябва да се вземат предвид няколко важни съображения, включително поддържащите мерки и задаването на разумни срокове.

РАБОТНИ СЪТЪПКИ

1. Необходима информация

- Анализ на настоящата пътна ситуация (генериране на пътувания, решения за паркиране, замърсяване, чувствителни зони, мнения на гражданите и др.)
- Проучване на последните технически разработки и доказани технологични решения.
- Анализ на възможните влияния

- Обмен на опит с други градове на ранен етап на процеса на планиране Уеднаквяването на условията за достъп в градовете може да бъде от взаимна полза и да разреши развитието на стандартизирано оборудване и общо снабдяване.
- Анализ дали настоящото законодателство влиза в конфликт с мерките Ако е необходимо, трябва да се разработят нови правни разпоредби
- Събиране на обществено мнение относно ограничителните мерки, за да се създадат подходящи стратегии за въвеждане и информационни кампании.

2. Начало на комуникацията

- Определяне на заинтересованите и стартиране на консултации с всички съответни групи заинтересовани
- Установяване на комуникация със съответните градски служби и други общини на ранен етап от процеса за получаване на политическо съгласие
- Информирание на гражданите относно проблемите с трафика и възможните положителни ефекти от мярката





3. Създаване на концепция

- Дефиниране на общите цели (напр. по-голям оборот на паркингите, минимизиране на отрицателните влияния от автомобилите в градския център, елиминирането на определени типове превозни средства) и проверка на тяхната съгласуваност с транспортната стратегия и други стратегически документи (напр. общия градоустройствен план)
- Осигуряване на политическа поддръжка от местните власти (напр. поддръжка в кметството)
- Разработка на работен план и специфична стратегия (напр. система за администриране и действие)
- Дефиниране на критерии за ограничение за различните класове автомобили (добър транспорт, чисти превозни средства, туристически автобуси, таксите и др.) и/или категории потребители (жители, собственици на магазини, доставчици и др.), които да имат разрешение за паркиране в зоната с ограничения.
- Начало на определянето на типа на различните разрешения (временно, постоянно, лично, свързано с автомобил) и подходящи средства за въвеждане (важно е да не се правят твърде много изключения)
- Избор на подходяща технология за разпознаване и задействане (ниско/високо технологични) и/или физическа инфраструктура и контролни механизми (отклоняване на движението със стрелки, софтуер, камери, карти)
- Решение относно бизнес модела Дали въвеждането и действието на мярката ще бъде възлагано или не.
- Посочване на географската зона за прилагане на мярката в тясно сътрудничество с всички заинтересовани
- Разглеждане на тарифите и използването на приходите (различно използване за таксите и глобите)
- Определяне на подходящи мерки за избягване на увеличението на паркирането по улиците в съседните зони (напр. чрез места за паркиране и прехвърляне към градски транспорт)

- Цялостен анализ на влиянието на планираните мерки върху пътният трафик и осигуряване на капацитета на периферните маршрути и съоръжения за паркиране извън зоната с ограничения по начин, който да бъде достатъчен за приемане на отклонените автомобили.
- Осигуряване на достатъчен градски транспорт в зоните с ограничение

4. Внедряване

- Въвеждане на мерки за управление и информиране на жителите относно новите разпоредби, както и относно алтернативните маршрути и места за паркиране извън зоната с ограничения (информационни пунктове, стратегически знаци, GPS, Интернет, медии)
- Информирание на обществеността относно използването на приходите
- Организиране на курсове за обучение за осигуряване на достатъчен брой персонал (напр. полицаи), които да могат да контролират паркингите и/или достъпа на автомобили в зоните с ограничения.





ПРИДРУЖАВАЩИ МЕРКИ ЗА УСИЛВАНЕ НА ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ

Положителните ефекти от мерките могат да се подобрят чрез пропагандиране на алтернативни начини на обществен транспорт, като колоездене и движение пеша. Тези начини трябва да се поддържат от въвеждане на безопасни зони за пешаходци и колоездачи, както и схеми за приоритет на пешаходците, чрез смяна на пешаходните подлези с нови сигнализирани пешаходни кръстовища на нивото на земята, по-широки тротоари и алеи за велосипедисти и т.н., където е възможно в града. Препоръчва се разработване на зони с ограничение, като фокус на начините за немоторизиран транспорт и, следователно предлагане на специални услуги, като обществени велосипеди, стойки за велосипеди ремонт на велосипеди и станции за помпане на гуми. Освен това е преимущество да се въведат зелени вълни на светофарите за велосипедисти и пешаходци, отброяване на оставащото време на зеления сигнал и други. Достъпа до съответните области на градския транспорт трябва да се подобри (създаване на алеи за автобуси, схеми за приоритет на обществения транспорт, повече спирки на обществения транспорт, въвеждане на по-нови автомобили и др.) Системите за споделяне на автомобили и автомобилни паркове могат допълнително да осигурят достъпа до зоните като намалят зависимостта от личните автомобили, ако тези превозни средства не могат да влизат в зоните с ограничения. За трафика на лични автомобили е важно да се предложат напътствия за маршрута, които да осигурят избягване на съответните зони, както и съоръжения за паркиране (от тип паркиране с връзка към градския транспорт), не причиняващи допълнителен трафик. Напътствията и разпоредбите за доставки на стоки в засегнатите зони също са особено важни (напр. доставки през нощта или чрез градски център за разпространение).

ВРЕМЕВА РАМКА

Анализът на настоящата ситуация с трафика в зоната обикновено отнема около 12 до 18 месеца. В зависимост от размера на зоната и запланиваната система, разработването на концепцията за система за управление на паркирането и достъпа може да отнеме от девет до 12 месеца или повече, тъй като концепцията трябва да се разработи внимателно, с отчитане на интересите на всички заинтересовани, за да се уточнят подходящите за тази мярка зони. Някои от предимствата ще бъдат видими незабавно след въвеждането, като намаляване на общия трафик. Ще бъде необходимо повече време за утвърждаване на икономическите тенденции и възстановяването на качеството на въздуха.

Що се отнася за времето на въвеждане, в градовете на CIVITAS е наблюдаван следния опит:

- В Норуич (Обединено кралство) са били необходими два месеца за въвеждане на ограничения достъп за личните автомобили до две централни улици на града по време на часовете на максимална активност на пешаходците (между 10 сутринта и 4:30 следобед)
- В Тулуза (Франция) новата политика за управление на паркирането е въведена в шест зони на града. Фазата на реализиране на тази мярка е стартирала от осмия месец на въвеждане на мярката и е завършила през 36 месец.





Какъв е размерът на инвестициите?

Необходимо е финансиране на изчерпателен транспортен анализ на пътният поток и текущата ситуация с паркирането, както и разработване на концепция за схемата на ограничаване. Нещо повече, необходимо е да се вземат предвид и разходите за допълнителни анкети сред жителите. След одобряване на концепцията е необходим бюджет за допълнителна инфраструктура и оборудване, като уреди за разрешаване на преминаването и заплащане, системи за наблюдение, обозначения и монтаж на посочените устройства. Например в Ла Рошел (Франция) трите зони с контролиран достъп са оборудвани с вдигащи се бариери, камери и друго оборудване. Цената на мярката е над EUR 300 000.

Разходите за експлоатация (заплати на контролиращия персонал, поддръжка на системите за заплащане, администрация) зависят от местните заплати. Описаните мерки са много разходоёмки, но инвестициите могат да се покрият от приходите от паркиране или от системата за управление на достъпа, както и от глобите, свързани с неправилно паркиране или достъп. Могат да се получат приходи и от отдаване на обществени места под наем в зоните с ограничение, които са преустроени като пешеходни и подходящи за ресторанти, кафета и друг малък бизнес. Например през лятото на 2008 г. в Пloeц (Румъния) има приходи от EUR 6 600 от ресторанти и бизнеси, използващи свободното улично пространство.

Основни движещи сили, служещи като предпоставки за успех

Изброените по-долу фактори са основните движещи сили за започването, както и за прилагането на описаните мерки:

- Съвместимост на мерките с общата транспортна политика на града
- Наличие на „шампион“ по мерки, като кмет на даден град и/или политическо мнозинство в градския съвет, което има власт да ускори вземането на решения.
- Сътрудничество на политици, администратори, отдели по транспорт, екологични организации организации за създаване на инфраструктури и градско планиране, както и полицията в одобряването и управлението на въвеждането.
- Медийни кампании, отчитачи условията на живот и възможните предимства на определени области
- Добро покритие на засегнатата област от градския транспорт и оператори и градска управа, които имат възможност да поддържат надеждно добро обслужване с по-малко задръствания.
- Училища, които желаят да подобрят достъпа до областта с алтернативни средства
- Добре развити съоръжения за паркиране и прехвърляне на градския транспорт
- Подробни и обширни консултации с обществеността и фирмите, за да се изясни на всички заинтересовани, че мярката ще подобри атрактивността на съответната зона и че ще допринесат за ръста на местната търговия
- Осигурени финансови ресурси (напр. чрез поставяне на мярката в „стратегията за развитие на града“ и кандидатстване за ценно правителствено или европейско финансиране)
- Предлагане на различни възможности за заплащане на тарифата (напр. онлайн, чрез мобилен телефон и др.)



Стратегии за успешно въвеждане

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

Политическа подкрепа

Възможно е политиките да не поддържат достатъчно мерките, поради отрицателни нагласи на заинтересованите, гражданите или собствениците на магазини (особено когато предстоят избори). Следователно е особено важно всички групи със засегнати интереси да се ангажират в планирането и вземането на решение на ранен етап. Нещо повече, срещите със заинтересованите и засегнати лица трябва да се организират редовно от самото начало, за да се разгледат критичните фактори, възможните предимства и да се обясни начина, по който мярката може да окаже положителен ефект върху зоната. Полезни са проучвания, показващи положителните ефекти върху качеството на живот, както и високо ниво на обществена поддръжка.

Приемане

Въвеждането на мерките за ограничения може да предизвика отрицателна реакция у жителите и лицата със засегнати икономически интереси. В много случаи е налице лобиране срещу свързаните с мярката действия. Един от начините за преодолява-

не на отрицателното отношение е да се покажат предимствата на схемата за групите на засегнатите лица. Следователно е необходима добре разработена комуникационна стратегия. За да се осигури последователност на вижданията и целите на заинтересованите с тези на ръководителите на проекта и планировчиците, и две те групи трябва да работят в сътрудничество, за да разгледат различните възгледи и да създадат общо виждане. Например градските власти трябва да работят заедно с бизнес асоциациите и трябва да бъдат запознати с тяхната загриженост, че драстичното увеличаване на таксите би имало отрицателно влияние върху различните фирми в града. Новите тарифи трябва да бъдат приемливи за важните заинтересовани. Нещо повече, важно е да се изясни стратегията на начина, по който ще влизат в сила новите разпоредби (напр. чрез полицията или чрез електронна идентификационна система).

За да се намалят отрицателните нагласи към мярката, е препоръчително същевременно да се въведат елементи, които подобряват достъпа чрез градския транспорт или други екологични модели. Такива подобрения трябва да се представят като подобрения, интегрирани с мярката за ограничаване. Ефективните промоционални стратегии са ключов елемент за това.

Финансово управление

За да се осигурят необходимите ресурси за въвеждане на мерките, е необходимо решение на местния общински съвет. Ако бъдат приложени мерки за управление на паркирането, обикновено те се самофинансират и дори генерират допълнителен доход за града. Необходимо е да се уточни, обаче, как ще се разпределя чистият приход.

Особено важно е да се създаде бизнес план, в който да се посочат източниците на финансиране. Необходимо е да се създаде структура за финансово управление за разрешаване на конфликтите на интереси, както и за контрол на финансите.





Условие на правната рамка

Липсата на юридическа обосновка и дефиниции на стойностите за ограничаване на емисиите на национално ниво може да се окаже пречка за въвеждането на ограничения за достъп, основаващи се на автомобилните емисии. Препоръчва се да се използват разпоредбите на ЕС относно класификацията на автомобилните емисии като национални стандарти.

Освен това неясното законодателство относно обществените пространства, контрола на достъпа или правилата за ограничен достъп могат да попречат на въвеждането на мерките. В този случай може да бъде необходимо разработване на правила за целия град от градската управа, които да бъдат одобрени от местните избрани официални лица.

Институция и организация

Стриктните и бавни административни процеси за получаване на необходимите полномощия могат да спънат създаването на план за развитие. Процесът не може да реши на жителите да загубят интерес в проекта и да бъдат несигурни относно бъдещето на мярката. Обществените и частните лица (напр. обществен транспорт и оператори на паркинги) трябва да си сътрудничат, за да се намери обща стратегия за такса, дори ако имат различни интереси. Собствениците на магазини и жителите трябва да бъдат силно ангажирани в процесите, тъй като често се безпокоят относно достъпа до магазините и загубата на пътуващите с автомобили клиенти.

ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА РАЗГЛЕЖДАНЕ

- Необходимо е добро покритие на засегнатата зона от обществен транспорт, за да се осигури достъп.
- Сътрудничеството между града и асоциациите на фирмите е от особена важност. Трябва да се има предвид загрижеността, че драстичното увеличаване на таксите може да окаже отрицателно влияние върху различните фирми в града. Новите тарифи трябва да бъдат приемливи за важните заинтересовани.
- важно е наличието на ясна стратегия за въвеждане на новите разпоредби.
- Възможно е да се наложи разработване на правила за целия град относно общинските земи, контрола на достъпа или правила за ограничаване на достъпа.

Кои са хората, които трябва да бъдат привлечени?

ЗАИНТЕРЕСУВАНИТЕ

Ограничителните действия винаги предизвикват полемики между отделните групи. Ето защо е особено важно интензивно да привлечем заинтересуваните от самото начало на процеса на планиране:

- Обществото (жителите на зоната, засегнатите работещи там, посетителите, които пристигат за обучение, пазаруване, разходки или туризъм). Те могат да подкрепят мерките, ако са запознати с дащите за замърсяване на въздуха и шума в зоните, в които живеят или работят, и, ако не са удовлетворени от настоящото състояние на трафика (липса на места за паркиране, задръствания, небезопасни условия и др.)





- Дирекция пътища (т.е. за разрешение във връзка с физическото оформление на зоната с ограничения)
- Националната администрация на железниците, ако железопътните гари са важен елемент от предлагането на съоръжения за паркиране и преминаване към друг транспорт.
- Групи от любители на мотори.
- Местни и регионални фирми (собственици на магазини и търговци, както и транспортни оператори, групи за доставка и автомобилна помощ) също са против мерките и могат да провалят схемата, но ако бъдат включени и поддържат схемата, може да се окаже печелившо както за обществения, така и за частния сектор.
- Оператори на обществен транспорт и местни заинтересовани групи или инициативи (напр. по-възрастни хора, инвалиди, колоездачи и пешаходци)
- Местните медии

Заинтересованите могат да бъдат поканени на кръгли маси по време на всички фази на планирането и въвеждането, за да се избегнат по-късно критичните ситуации и пречките. Могат да се провеждат пресконференции, обществени събития и анкети с гражданите, за да се обяснят основанията и преимуществата на мерките, да се разяснява и дава информацията относно възможните подобрения.

ОСНОВНИ ПАРТНЬОРИ НА ПРОЕКТА

Привличането на следните партньори е особено важно за успешното прилагане на мерките за паркиране или управление на достъпа:

Вземащите решение

- Водещата роля обикновено се поема от местните и регионални администратори
- Политици, за да си осигурят политическа поддръжка
- Обществени организации или транспортни оператори

Операторите

- Полиция или други контролираща трафика организация, отговорна за въвеждането на схемата
- Обществени оператори в договорни отношения с местната управа или фирмата на града
- Операторите на обществения транспорт могат да се включат в случаи на операции с паркиране и преминаване към друг транспорт и за регулиране на услугите в зоните с ограничения

Източници на финансиране

- Първоначалните разходи във връзка с мярката най-често се пораждат от местните или регионални администрации, които би трябвало също да са отговорни за управлението на финансирането.
- Ако бъдат включени предлагащи услуги в областта на наблюдението, въвеждането и таксуването, за системата за заплащане, таксуването на автомобилите и дейностите на поддържащия офис трябва да отговарят фирми за финансови услуги или агенции за кредитни карти

Други

- Кварталите и кварталната администрация в зоната
- Организации на местния бизнес, намиращи се в засегнатите зони
- Неправителствени организации (напр. на любители на колоезденето, екологични групи и др.)
- Училища и детски градини (учители, деца и родители)





Изброяване на практически примери от CIVITAS II

14 града, приложили мерки за ограничение на достъпа и управление на паркирането в рамките на CIVITAS II:

Бургос (Испания): Интегрирана стратегия за ограничение на достъпа; Стратегия за управление на паркирането

Деберцен (Унгария): Управление на достъпа и паркирането и схема за достъп за конферентен център и пешеходна зона

Генуа (Италия): Интегрирана стратегия за управление на достъпа и схема за пътно таксуване

Краков (Полша): Въвеждане на ограничения за достъп и интегрирана стратегия за управление на достъпа

Ла Рошел (Франция): Създаване на схема за контрол на достъпа за туристически автобуси и зони с разширен контрол на достъпа

Малмьо (Швеция): Разширена екологична зона за тежкотоварни автомобили и въвеждането ѝ

Норуич (Обединено кралство): Въвеждане на зона с ниски нива на емисиите, ограничение на достъпа по време и схема за приоритетен достъп за автомобили за почистване

Оденс (Дания): Въвеждане на екологични зони

Плоещ (Румъния): Разработка на чиста зона

Престън (Обединено кралство): Оценка на качеството на въздуха и стратегия за чиста зона; Разработка на чисти зони и разширени пешеходни зони, както и регулиране на трафика чрез контрол на достъпа

Щутгарт (Германия): Опции за политика на ограничения за достъпа

Сучава (Румъния): Разширяване на зоната с ниски нива на емисиите

Тулуза (Франция): Дефиниране и въвеждане на нова политика за управление на паркирането

Венеция (Италия): Управление на достъпа до градския център и стратегии за управление на паркирането

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
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:** Всички снимки са осигурени от градовете на CIVITAS и от екипа CIVITAS GUARD (ако не е отбелязано друго) и са одобрени за излагане в тази публикация. Числата и стойностите, които са приложени, са взети основно от резултатите на демонстрационните проекти на CIVITAS, докладвани от участващите градове. Където е подходящо, е използвана повече информация от литературата. **Издание 2010 г.** Отпечатано в Австрия

Нито Европейската Комисия, нито личност, действаща от името на Комисията може да бъде отговорна за начина, по който може да бъде използвана информацията, съдържаща се в тази публикация. Мненията, изразени в тази публикация, не са били приети или по какъвто и да е начин одобрени от Комисията и на тях не трябва да се разчита, като на такива, изразяващи мнение на Комисията.

CIVITAS Initiative е съ-учредена от Енергийната и транспортната части на рамкова програма RTD на ЕС.

CIVITAS