



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



05

POLICY ADVICE NOTES

Логистика и разпределение на товарите



CIVITAS Initiative е европейска акция, подкрепяща градовете в прилагането на интегрирана устойчива, екологически чиста и енергийно ефективна транспортна политика. Поуките от фазите на планиране, реализация и експлоатация на дейностите са резюмирани в дванадесет Policy Advice Notes, които дават представа как да се справяме с проблемите на градския транспорт, с които ще се сблъскаат градовете на държавите на Европейския съюз в бъдеще.



Логистика и разпределение на товарите

Разпределение на товарите в градовете с отчитане на изискванията за опазване на околната среда

Всяка градска управа трябва да внедри мерки за оптимизиране на доставките на товари в центъра или други конкретни местонахождения (търговски молове, строителни зони и др.). В рамките на CIVITAS II (2005–2009) са реализирани няколко мерки за повишаване на ефективността на превозните средства, намаляване на задръстванията и въздействието върху околната среда. Най-важната информация относно осъществяването на мерките и реализацията на натрупания опит от градовете на CIVITAS II е резюмирана в тази Policy Advice Note с цел информирание и подпомагане на работата на местните политици, заинтересувани от тези действия.

Преглед

ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

Товарните моторни превозни средства представляват не повече от 10% от участниците в пътното движение, но могат да са отговорни за половината от всичките емисии на азотен диоксид, около 1/3 от емисиите на твърди частици и над 20% от емисиите на парникови газове¹. Пристанищните и индустриалните градове най-силно са засегнати от сектора за превоз на товари и логистика. Зоните с интензивна строителна дейност също са претоварени с тежкотоварен трафик. Затова управлението на товарния транспорт трябва да е част от общия основен транспортен план и да е включено в цялостната политика на всеки град. Оптимизирането на доставката на стоките може да бъде постигнато чрез няколко вида мерки:

1. Полагане на основи за тясно сътрудничество между всички заинтересувани страни и поне част от операторите, например чрез създаване на взаимоприемливо споразумение за синхронизирани и хармонизирани действия за доставката на стоки в града. Например партньорството за доставка на стоки може да включва търговците на хранителни стоки, работещи заедно по местните доставки и разпределение с ИТС комуникация за свеждане до минимум на броя на отделните доставки до магазините и на клиентите чрез споделяне на товара на превозните средства и постигане на максимални капацитети на натоварване на автомобилите.

¹ <http://www.tremove.org>





2. Създаване на логистични платформи, интегриращи търговски фирми, индустриални и логистични компании, фирми от сферата за обслужване и спедиторски/транспортни компании, като тези в градски разпределителни центрове, предлагащи логистични терминали, помещения за съхранение на стоки и/или товарни рампи
3. Създаване на нормативни и законови рамки, задължаващи спедиторите и операторите да сътрудничат помежду си
4. Създаване на ясни нормативни положения, регулиращи достъпа на търговски товарни превозни средства до градски райони (например само в определени часове или позволяващи достъп само за автомобили, отговарящи на конкретни изисквания за отделяни емисии)
5. Увеличаване на информираността на обществото, тъй като това може да окаже влияние върху начините, по които търговците на едро и дребно управляват доставките на стоките си. Търговците на едро и дребно на свой ред могат да оказват натиск върху спедиторите и дистрибуторите на стоки.
6. Създаване на транспортни карти и означения за показване на най-подходящите транспортни маршрути до ключовите зони на града и маркиране на препятствия, както и зони, които трябва да бъдат избягвани, като например ниски мостове, остри завои, тесни улици, жилищни райони, пешеходни зони и др.
7. Управление на паркоместата за натоварване и разтоварване на стоки в дадена зона
8. Въвеждане на технологии за Интелигентни транспортни системи (ИТС) и / или уеб-базирани системи за координация на логистичните дейности, позволяващи по-ефективно планиране на транспорта и повишаване на коефициента на натоварване

Освен това могат да бъдат въведени мерки за повишаване на безопасността и защитата на гражданите от инциденти посредством добре проектирани и регулирани транспортни системи (например чрез въвеждане на скоростни ограничения за тежкотоварни автомобили в различни райони). Най-вече е необходимо да бъде сведен до

минимума рискът от инциденти, свързани с транспортиране на опасни товари, и негативните последствия на тази дейност върху жителите и околната среда (например чрез фиксиране на маршрутите за превоз на опасни товари). Необходимо е също да се насърчава използването на щадящи природата автомобили и алтернативни горива за превоз на товари. Всички възможности изискват дълъг период на сътрудничество, координация и преговори. Затова мерките в по-голямата си част са скъпоструващи.

ЦЕЛЕВИ ГРУПИ

Мерките, свързани с доставката на товари и логистиката, са насочени към следните целеви групи:

- Услуги за доставка на товари / транспортни фирми
- Собственици на магазини и местни фирми в съответните райони
- Нови разработки и строителни райони

ВЪЗДЕЙСТВИЕ И ПРЕДИМСТВА

За обществеността

- Намаляване на броя на тежкотоварните автомобили в централната част на града и по-бърз достъп до него благодарение на по-малкото задръствания
- Намаляване на емисиите, шума и по-малко инциденти
- Намаляване на вибрацията, причинявана от камиони, която може да причини щети на стари сгради
- По-лесен достъп до търговските зони

За фирмите

- Икономии на разходи благодарение на по-ефективни транспортни курсове (намален километраж), по-добър коефициент на натоварване и оптимизация на процесите по натоварване и доставка (например в центрове за разпределение на товари)
- Икономии на време благодарение на намаленото натоварване на пътищата, висока средна скорост на превозните средства и надеждна работа както за операторите, така и за крайните потребители.



- По-малка нужда от персонал, позволяваща предлагането на по-ниски цени за услугите
- Повишена производителност, тъй като курсовете на водачите са по-оптимизирани

За получателите на товари (търговци, собственици на магазини, компании и др.)

- Безопасността на стоките се осигурява в консолидационни центрове
- Повишената надеждност на доставките означава, че получателите на товари могат да намалят складовата си наличност и инвентара
- Оптимизацията на доставките води до по-ефективно използване на трудовите ресурси
- По-малкото неудобства за жителите благодарение на намаления шум при натоварване и разтоварване на стоки способства за по-добър имидж
- По-достъпни магазини (например за пешеходците), ако мерките са свързани с ограничения на достъпа

За частни лица

- По-добри условия за живот, за което способства намаленото движение на тежкотоварни автомобили в жилищни райони

РАМКОВИ УСЛОВИЯ ЗА УСПЕХ

Успехът на наредбите и логистичните мерки за товарния транспорт ще бъде още по-значителен, в случай че следните проблеми не могат да бъдат отстранени:

- инфраструктурата не може да се справи с увеличените обеми на товарния транспорт (ускорява се деградацията на инфраструктурата, изначално проектирана за по-ненатоварен трафик на товари).

- Историческите централни градски части страдат от високите обеми на товарния транспорт
- Недостатъчна инфраструктура за натоварване и разтоварване
- Необходимост от временни решения, при които реконструирането или разработката на жилищни сгради предизвиква натоварено движение
- Нови проекти в сферата на търговията на дребно (например голям търговски център) или в други сектори на икономиката (например индустриален обект, голям строителен обект, пристанище или логистичен център), където се очаква голям входящ и изходящ трафик на стоки
- Бизнес паркове или промишлени зони, които не са свързани с национални или регионални снабдителни вериги
- Множество малки и средни предприятия, изпитващи затруднения в предлагането на интегрирани логистични решения

Стъпки и времева рамка за въвеждане

При реализацията на мерките за подобряване на логистиката и разпределението на товари е необходимо да бъдат взети под внимание описаните по-долу фактори, мерките за поддръжка и възможно регулаторните мерки. При планирането и съставянето на графици е необходимо да се отпусне достатъчно време за реализацията.

РАБОТЕН АЛГОРИТЪМ

1. Установяване на отправната точка

- Събиране на информация за техническото състояние (например за приложения за ИТС, GPS-приложения или уеб-базирани приложения)
- Събиране на информация за (националните) правни рамки, например закони за опазване на околната среда, наредби за използване на земята, др. и възможни методи за прилагане



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



- Изучаване на движението на стоки в настоящия момент, броя и средния тонаж на търговските превозни средства, влизащи в целевата зона, броя на доставки за всеки курс, както и въздействието на транспортирането на товари върху растящата електронна търговия (увеличен брой на преки малки доставки)
 - Анализ на нуждите и навиците на фирмите, магазините и превозвачите на стоки, особено при малките и средните предприятия (SME)
 - Започване на изследване на икономическите и социалните въздействия на предлаганата мярка и потенциалното въздействие върху местната икономика
- 2. Проектиране на концепцията и схемата**
- Определяне на всичките наделени с право за вземане на решения лица, както и заинтересованите лица, които трябва да бъдат включени в дискусиите на ранен етап
 - Създаване на управителен съвет за вземане на решения за основните компоненти на схемата в по-широк план (включващ представители на ключовите групи от заинтересовани лица, като например пристанищните власти, логистичния център, най-големите транспортни фирми и др.)
 - Избор на целевата зона, местонахождението на градския разпределителен център, структурата и операциите на логистичния център, както и правната база на центъра (частно или частно-държавно партньорство, една фирма или многофирмена платформа)
 - Относно наредбите, избора на маршрути/областта, графика, означенията, споразумение за класификацията на превозните средства и т.н.
- 3. Формални решения**
- Одобрение на общата стратегия за управление на товарния превоз от местни политици и администрации
 - Политическо решение за приемане на серия от наредби относно достъпа на товарните автомобили до специфични зони на града
- 4. Внедряване на новите концепции и схема**
- 5. Дейности по обучение и информиране**
- Публикуване на информация за новите нормативи и очакваното им въздействие, за да се постигне по-високо ниво на приемане
 - Обучение на персонала за операторите и дистрибуторите с цел разясняване на новата схема и техники
 - Обучение на полицейски или друг персонал за осигуряване на ефективното изпълнение на новите нормативи
- 6. Оценка и мониторинг на дейностите**
- Трайна програма за събиране и анализ на данни за определяне на изпълнението на поставените цели. При отрицателен резултат помислете какви подобрения/промени може да са необходими
 - Анкетиране на засегнатите от дейностите фирми с цел събиране на информация за степента на удовлетворение на потребителите и молби за внедряване
 - Анкетиране на засегнатите от дейностите жители относно подобряването на условията за живот
 - Броене на превозните средства и измерване на средния тонаж на тежкотоварните автомобили
 - Започване на анализ на резултатите с основен акцент върху изследването на рентабилността на въведените мерки





СЪПЪТСТВАЩИ МЕРКИ ЗА УСИЛВАНЕ НА ПОЛОЖИТЕЛНИТЕ ЕФЕКТИ

Приемането и ефективността на мерките, засягащи разпределението и логистиката на товари, могат да бъдат подобрени чрез няколко съпътстващи мерки, включващи:

- Центърът за разпределение може да предложи допълнителни услуги, като съхранение, пакетиране и разопаковане на стоки или маркиране на цените на стоките
- Освен това центровете могат да предлагат техническо обслужване и ремонтни услуги за автомобилите
- Въвеждане или разширяване на използването на природосъобразни автомобили за разпространение на товари в определени зони
- Евентуално въвеждане на стимули/поощрения за транспортните компании, участващи в центровете за разпределение, например по-добри зони за натоварване, достъп до автобусните платна или удължени часове за доставка

ГРАФИК

Изследването на техническата страна на въпроса както и проучването на нуждите за снабдяване и доставка може да отнеме до 12 месеца. Опитът показва, че проектирането на схемата за наредбите, центровете за разпределение и др. отнема допълнителни 8 до 12 месеца, а внедряването им ще изисква още 10 месеца.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG

Какви са необходимите инвестиции

Фигуриращите тук суми за примерни резултати от мерките, реализирани в рамките на CIVITAS II, но трябва да имате предвид това, че разходите могат да се различават съществено в различните градове и държави.

- Разработката на концепцията за разпределение на товари в историческия център на града Бургос, участващ в CIVITAS II, струваше около EUR 40 000 (вкл. анализът на текущата ситуация)
- В Краков, друг град от програмата CIVITAS II, бяха инвестирани EUR 42 000 в хардуера и софтуера на системата за разпределение на товари
- EUR 20 000 бяха похарчени за интензивната информационна и промоционална кампания в Краков
- При икономическа оценка на логистичния център за части от града Тулуза (също участващ в CIVITAS II) бяха изчислени годишни разходи, възлизащи на EUR 100 000, за товарна рампа с размери около 2 000 m² за приблизителния брой от 9 000 пратки на година
- Оценката на пълния наем (включващ всички услуги, като обслужване, лиценз и т.н.) на 6,5-тонен товарен автомобил, използващ гориво от природен газ, излезе EUR 1 755 (без ДДС) на месец (в Тулуза)

Необходимо е да бъдат взети под внимание други ценови елементи (в зависимост от размера и типа на реализираната мярка), като например:

- Разходи за работата на персонала на центъра
- Разходите за закупуване и монтиране на пътни знаци и панели за алтернативните маршрути на тежкотоварния транспорт

Освен това трябва да бъдат разчетени разходите за комуникации, логистично оборудване, консумацията на енергия, оперативните разходи на автомобилите и данъците.



Основни катализатори, които са предшественици на успеха

Следните фактори, изброени по-долу, са основните движещи сили за стартирането, както и за ефективното и успешно прилагане на описаните по-горе мерки:

За разработката на логистични схеми е от решаващо значение привличането на всички икономически оператори (производителите/снабдителите на стоки, транспортните фирми, клиентите) за обмислянето на всички доставки. Операторът на центъра трябва да може да контролира всички участващи транспортни фирми. Това може да бъде свързано със схема за стимулиране и дестимулиране, например чрез наредби в полза на щадящи природата автомобили или автомобили на общ логистичен център.

- Създаване на "Харта за товарните превози в града", която да насърчава собствениците на магазини да позволяват товарите им да бъдат доставяни от транспортни фирми, използващи щадящи природата автомобили и спазващи наредбите за доставка на товари.
- Добра комуникационна стратегия: Създаване на позитивна атмосфера в дискусиите между транспортните фирми, собствениците на магазини и властите чрез организиране на семинари. Тъй като конкуренцията е голяма, изграждането на доверие е от голямо значение.
- Наредбите за превоз на товари трябва да са с достатъчно ограничения и е необходимо да се проследява стриктното им прилагане, тъй като в противен случай те няма да бъдат спазвани (наредбите за графика, тонажа, екологичните аспекти, вида на превозните средства, разрешени за зоните)
- Необходимо е първоначално финансиране на центъра за разпределение. Целта обаче е постигането на финансиране от собствени средства след две или три го-

дини. Частно-държавното партньорство се препоръчва като полезна финансова структура.

- Възможно е стартирането на център за разпределение само с няколко (например два) партньора. Ако услугата се окаже ефективна и успешна, други потенциални участници също могат да проявят интерес към концепцията.
- Транспортните фирми трябва да бъдат убедени в ефективността на мерките, което означава, че те могат да постигнат повече ефективност на транспортните дейности с по-ниски разходи и по-бързи доставки.
- За увеличаване на обществената заинтересованост и постигане на позитивно отношение сред жителите, търговците на дребно и транспортните фирми, е необходимо популяризиране на позитивните ефекти върху околната среда в града и икономическите предимства за транспортните фирми
- Нужни са временни схеми за управление на доставките за големи строителни обекти

Стратегии за успешно прилагане

Вътрешният опит на CIVITAS II е показал, че е необходимо наличието на няколко елемента, за да се постигне максимална вероятност за успешна реализация.

Опитът показва, че по отношение на управлението на товарния транспорт е важно създаването на дългосрочна координация с различните заинтересовани страни, особено със собствениците на магазини и местните доставчици на товари. Важните промени, като например основаването на център за интегрирано разпределение на товари в града, са трудно осъществими, ако липсват традиции на сътрудничество и доверие. В някои случаи е препоръчително началото на подобни взаимоотношения да бъде положено чрез проектиране на по-прости мерки, като например създаване на харта за еко-



логично транспортиране на товари. По-долу се обсъждат няколко важни елементи, които са от решаващо значение за успеха на мерките, засягащи товарния транспорт.

Политическа подкрепа

За успешната реализация на мерките за разпространение на товари е необходим силен политически ангажимент сред всички ангажирани партии. Контактът и комуникацията с ключовите политици са изключително важни за постигането на високо ниво на спазване на всяка нужна наредба.

Приемане

Организирането на преговори и координационни срещи с цел определяне на наредбите посредством процес на коопериране е изключително важно, за да се осигури приемането им сред транспортните фирми. Транспортните фирми често са противници на подобни мерки, защото се страхуват да загубят директния контакт с клиентите си. Финансирането на първоначалните инвестиции може да бъде използвано за преодоляване на негативните нагласи на транспортните фирми по отношение на координационната мярка. Съотрудничеството с производителите на товари, както и със собствениците на магазини, ще повиши търсенето на колективни товарни доставки и ще насърчи кооперацията между транспортните компании. При въвеждането на технически и ИТ-базирани концепции е необходимо реализирането на информационни кампании и обучителни дейности.

От огромно значение е информирането на обществеността и клиентите за актуалните проблеми и предвидените инициативи, решения и очакваните разходи и ползи. Това ще създаде балансирано отношение сред обществеността и транспортните фирми към прилагането на новаторски и екологични логистични инструменти, насърчавайки транспортните фирми да се включат в център за разпределение. Около тази тема могат да бъдат изградени подходящи кампании и партньорства.

Финансов мениджмънт

Особено в началото е необходимо новите логистични мерки да се финансират от външни източници, като например държавни фондове за опазване на околната среда или субсидии от търговската камара. Това ще е възможно само при доказана дългосрочна финансова стабилност и реализуемост в юридически аспект. Необходим е правилно структуриран и подробен бизнес план, за да се демонстрира бъдещата жизнеспособност/рентабилност. Ако разходите за логистично решение, обхващащо целия град, са прекалено високи, е препоръчително да започнете с по-прости леснореализуеми решения (например само с няколко потребители и опростени технически инструменти). Поддръжката на държавно финансиране на началните етапи на внедряването на мярката намалява економическия риск за частните заинтересовани страни, предразполагайки ги към сътрудничество. След създаването на схемата реализираната логистична концепция трябва да може да се самофинансира след 2 до 3 години.

Условие на правната рамка

Обикновено мерките могат да бъдат реализирани в рамките на правната рамка чрез използване на различни юридически средства, като обичайните правила за движение по пътищата по отношение на паркирането и натоварването/разтоварването, както и конкретни транспортни наредби, например ограниченията за тегло на конкретни маршрути. В случай на фундаментални промени, като използването на екологични зони в рамките на града, е възможно да възникне необходимост от нов ред в регулирането на движението. Този ред ще е базиран на ограниченията за емисии във въздуха, установени чрез Европейските директиви (Директива 1999/30/ЕС).

Институция и организация

Реализацията на мярката често изисква много административни одобрения, изискващи въвличането на различни представителства и институции. Напредъкът на някои бюрократични процедури понякога усложнява сътрудничеството със заинтере-



совани частни лица. Затова комуникацията и сътрудничеството с всички партньори и власти е от основно значение. За успешно внедряване на всички видове мерки, свързани с логистиката на товари, е необходим непоколебим ангажимент на заинтересованите страни.

КЛЮЧОВИ ЕЛЕМЕНТИ ЗА ОТЧИТАНЕ

- Транспортът на товари в градовете може да бъде повлиян от изграждането на тясно сътрудничество между заинтересованите страни в този сектор и/или от създаването на правни рамки и наредби.
- Мерките се оказват успешни само ако са въведени в конкретна зона за разпространение с дефинирани граници и при условие, че са определени ограниченията на достъпа
- Поради високата конкуренция в сектора е задължително държавните органи да осигурят първоначалното финансиране и съдействие на потенциалните участници в схемите за превоз на товари. Финансовото планиране трябва да демонстрира финансова жизнеспособност, която ще се постигне в рамките на разумен срок.
- Организирането на преговори и координационни срещи с цел дефиниране на наредбите чрез процес на коопериране е изключително важно, за да се осигури приемането им сред транспортните фирми и други заинтересовани страни. С оглед на това трябва да се предвиди дългосрочен период на координиране, сътрудничество и преговори.
- Както с всички мерки е необходимо от самото начало да се извършва планиране на надлежаша оценка на въздействието и процесите с цел проследяване на прогреса и информационната политика

Кои са хората, които трябва да бъдат привлечени?

ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ ЛИЦА

За да се осигури успехът на мерките, е от изключителна важност въвличането на различни заинтересовани лица, включително:

- Необходимо е организиране на консултации и семинари, за да се привлекат транспортните фирми към местното управление, най-вече на доброволни начала. Тъй като ниското ниво на приемане сред тази група заинтересовани страни създава висок риск за неуспех на мярката, техните нужди и очаквания трябва да бъдат обмислени внимателно. Препоръчва се те да бъдат интегрирани в управителен съвет заедно с градските власти и за осъществяване на процеси на посредничество. В пристанищните градове е важно сътрудничеството с пристанищното управление, администриращо капацитетите за разпределение и съхранение, които могат да бъдат използвани без капиталови инвестиции.
- Необходимо е интегриране на местните бизнес асоциации, обединяващи собствениците на магазини, търговците, собствениците на ресторанти и други. Обикновено те не се намесват в избора на участниците на снабдителната верига, ако таксуваните цени остават без промяна.





- Местните и регионалните политици и администрации, асоциациите за защита на околната среда и посетителите на тези зони трябва също да бъдат привлечени
- Частните компании (например малки и средни предприятия от хранителния сектор, функциониращи в региона) могат да бъдат интегрирани в разработката на логистичните системи, тъй като те могат да печелят от нови инструменти
- Жителите също трябва да бъдат смятани за заинтересована страна. Добра стратегия е създаването и популяризирането на „имидж на новаторство и отговорно отношение“ спрямо местните жители, за да се подобри нивото на приемане на мярката от тяхна страна и за изграждане на обществена поддръжка. Например може да бъде въведена харта, регулираща доставките, и баджове за фирмите, участващи в инициативата. Освен това могат да се използват медийни и промоционални материали за информиране на жителите.

ОСНОВНИТЕ ПАРТНЬОРИ ПО ПРОЕКТА

Няколко ключови партньори са от критично важно значение за успеха и трябва да бъдат ангажирани в процеса на реализацията на разпределението на товари и логистиката:

Ръководните лица и операторите

Често е необходимо да се определи какви решения трябва да се вземат и кой има необходимите правомощия да ускори реализацията на мярката. Местната администрация, като градския съвет или транспортното или екологичното ведомство, обикновено въвежда мерки, свързани с логистиката на товари. Възможно е градът да организира превоза на товари в центъра му чрез създаване на градски разпределителен център. За същинското управление на подобен център се препоръчва да се избере частен транспортен оператор (например разпределителен център).

Основните разпространители на товари и собствениците на местните магазини, често представяни от търговската камара, са най-важните партньори. Тяхното участие и спазване на новата мярка ще подпомогне успешното ѝ внедряване.

Финансиращите страни

Опитът показва, че въвеждането на мерки обикновено изисква финансиране от местните администрации на началния етап. Въпреки това целта е тези мерки да се самофинансират след първоначалната фаза.

Другите участници

За да извършите проучване на осъществимостта, съберете местни данни и оценете резултатите от мерките е полезно, ако отговарящият за мярката получи поддръжка от университети или други научно-изследователски институции.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG





Изброяване на практически примери от CIVITAS II

От участниците в CIVITAS II 6 града са внедрили мерки за щадящи околната среда логистика и разпределение на товари:

Бургос (Испания): Нова система за разпределение на товари

Ла Рошел (Франция): Стратегическо удължение на логистиката в града; клиентски услуги, свързани с разпределението на товари; разработка на партньорство с логистични оператори

Малмьо (Швеция): Поддръжка на водачите на товарни автомобили

Норич (Обединено Кралство): Персонализирана услуга за движението и пътна информация за операторите на тежкотоварни автомобили; доставка на товари до паркинги на транспортни възели и градски транзитен център

Престън (Обединено Кралство): Партньорства за градската логистика, стратегическото планиране и транспортните маршрути

Венеция (Италия): Незамърсяваща околната среда градска логистика



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG

ЗА ПОВЕЧЕ ИНФОРМАЦИЯ СЕ ОБЪРНЕТЕ КЪМ WWW.CIVITAS.EU

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 фотографии са осигурени от градовете на CIVITAS и от екипа CIVITAS GUARD (ако не е отбелязано друго) и са одобрени за възпроизвеждане в тази публикация. Предоставените стойности са взети основно от резултатите на демонстрационните проекти на CIVITAS, докладвани от участващите градове. Където е подходящо, е използвана допълнителна 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