



PROIECTUL CAPRICE Mai 2011

8

REGIUNI DE CAPITALE CARE INTEGREAZĂ TRANSPORTUL PUBLIC ÎN SCOPUL EFICIENTIZĂRII ENERGETICE

Rezultatele Proiectului CAPRICE

CAPRICE – “Regiuni de CAPitale care Integrează Transportul Public în scopul Eficientizării Energetice”

Obiectivul principal al proiectului îl reprezintă schimbul de experiență între autorități locale și regionale din Europa. În acest sens promovează sistemele de transport public integrate ce configurează o utilizare mai performantă a energiei. Astfel, atelierile de lucru au constituit elementul definitoriu al proiectului, prin intermediul căruia echipa de proiect și experți desemnați au schimbat experiențe pe teme privind transportul public. CAPRICE a permis tuturor partenerilor în proiect să avanseze reciproc profesional și să întărească gradul de competitivitate în cadrul parteneriatului.

Ca atare, CAPRICE a selectat bune practici și a înaintat orientări către *autoritățile* la nivel național și european. Proiectul a demonstrat toate beneficiile rezultate din promovarea schimbului de experiență la nivel european, context asigurând excelente premize pentru dezvoltarea unei politici durabile în domeniul mobilității. Aceste schimburi ne-au capacitat convingerea că existența unor autorități responsabile cu sistemele de transport public în regiunile de capitale europene este esențială. Aceste autorități sunt într-o mai mare măsură capabile să implementeze sisteme de transport integrate și de înaltă performanță, orientate spre utilizatori, pentru a răspunde nevoilor lor. Aceste rezultate- rodul a 2 ani de schimburi constructive – sunt organizate în Ghidul de Bune Practici *Un ghid de elaborare a deciziilor*. Odată cu Ghidul de bune practici, membrii CAPRICE doresc și să învețe din aceste bune practici și să le transpună la nivelul propriilor lor regiuni de metropole europene, cu scopul de a îmbunătăți eficiența sistemelor de transport public și de a face față condițiilor puse de mobilitatea urbană. Pe lângă selecție și promovare de bune practici, echipa Proiectului CAPRICE a contribuit la transfer de cunoaștere. Două rezultate efective sunt: elaborarea proiectului-pilot de implementare a unei autorități de transport public- București și *proiectul* noului planificator de călătorie al regiunii metropolitane Varșovia. Rezultatele schimburilor de experiență și dezbaterilor pe aceste teme au fost discutate în ansamblu cu reprezentanți politici la nivel înalt și manageri din domeniul transportului public, cu prilejul Conferinței Finale de la Paris.

Rezultatele CAPRICE fac obiectul acestui al 8-lea și ultim periodic al Proiectului CAPRICE și al grupului său de proiect. Dorim să mulțumim tuturor experților din domeniul transportului public și persoanelor interesate, pentru atenția acordată *Proiectului* CAPRICE și activităților sale.

Proiectul se va încheia la 30 iunie 2011, dar pagina sa de start va fi disponibilă la www.caprice-project.info până la jumătatea lui 2016. Coordonatorul proiectului este, desigur, totdeauna disponibil întrebărilor și clarificărilor dumneavoastră, este suficient să contactați caprice@vbbonline.de

Vă mulțumim,

Echipa CAPRICE

ZTM Varșovia (*Polonia*), MESP Vilnius (*Lituania*), PMB Municipality București (*România*), STIF Paris Île-de-France (*Franța*) și VBB Berlin-Brandenburg (*Germania*)





Conferința Finală a Proiectului CAPRICE: o poveste de succes

După mai mult de 2 ani de cooperare și schimburi de experiență, partenerii CAPRICE s-au reunit la Paris, în 17 martie 2011, pentru a marca omagial Conferința Finală a proiectului. Evenimentul s-a dovedit un real succes, o notă distinctivă fiind conferită de alocațiunile unor reprezentanți europeni la nivel înalt și ale managerilor la nivel înalt ai autorităților organizatoare și experților în domeniul transportului public.

În discursul de deschidere, **Dl. Jean-Vincent PLACÉ**, Vice-Președinte al Consiliului Regional Île-de-France, însărcinat cu Transporturile și Mobilitatea, Vice-Președinte al STIF (Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France), și-a exprimat opiniile cu privire la constrângerile traversate de transportul urban spre o mobilitate durabilă. În abordarea Dlui PLACÉ, “promovarea mobilității durabile în transporturi prin Proiectul CAPRICE este esențială, nu numai pentru municipalitățile noastre partener, ci și pentru Europa în ansamblu. Procesul decizional al autorităților publice trebuie să se alieze problematicilor de mediu privind transportul de bunuri și servicii, liber în cadrul Uniunii Europene și trebuie să țină cont, de asemenea, de rețelele de transport interconectate ce traversează Europa”.

Punctul de vedere al autorității

Din poziția de Partener-Lider al Proiectului CAPRICE, **Dl. Hans-Werner FRANZ**, CEO al Autorității de Transport din Berlin-Brandenburg (VBB) și Președinte al Autorităților Metropolitane Europene în Transporturi (EMTA), a exprimat în cadrul unei declarații punctul de vedere al autorității privind CAPRICE. Domnia sa a folosit acest prilej pentru a reafirma responsabilitățile de bază ale autorităților de transport europene (sistemizare; licitații și contracte; informare integrată a călătorilor; sisteme integrate de bilete) și orientările, ca rezultat al cooperării în cadrul Proiectului CAPRICE (autorități de transport public consolidate; stabilirea structurii de organizare; finanțare suficientă și personal specializat; schimburi de experiență și bune practici).

Dimensiunea europeană a transportului public în zonele metropolitane

Un prim aspect referitor la dimensiunea europeană a transportului public metropolitan a fost discutat cu trei reprezentanți ai instituțiilor europene. **Dl. Keir FITCH**, Șef Adjunct de Cabinet al Dlui Siim KALLAS, Vice-Președinte al Comisiei Europene pentru Transporturi, a subliniat că Uniunea Europeană trebuie să joace un rol în optimizarea transportului urban conform principiului subsidiarității. De vreme ce Carta Albă pe tema viitorului în transporturi trebuia re-emisă, ultima versiune a fost considerată document politico-strategic exprimând o viziune *strategică* europeană pentru următoarea decadă, cu atât mai mult cu cât Europa are nevoie de o strategie de decongestionare a dependenței de petrol (în prezent, de 96%). Obiectivul Cartei Albe este un sistem de ansamblu menit să evite ceea ce ar reprezenta raționalizarea necesară a transportului în viitor.

Astfel, obiectivele Cartei Albe sunt încadrate în 4 categorii principale:

- conversia vehiculelor existente în vehicule mai eficiente;
- dezvoltarea unor noi moduri de vehicule private, inclusiv vehicule electrice, vehicule cu hidrogen și utilizarea biocombustibililor;
- promovarea deplasărilor pe distanțe lungi, pe căi ferate sau navigabile;
- controlul traficului prin soluții IT și logistice îmbunătățite.

Conform **Dnei Silvia-Adriana ȚICĂU**, Membră a Parlamentului European, Vice-Președinte al Comitetului pentru Transport și Turism (TRAN) al Parlamentului European, întrucât 60% din cetățenii europeni locuiesc în mediul urban, o Uniune Europeană durabilă nu poate exista fără orașe



durabile. Factorii de decizie la nivel european trebuie să se orienteze spre sistemele de transport urban alternative, în efortul de a obține un transport bazat pe tehnologii curate și să promoveze un concept integrat, pe termen lung, privind mobilitatea urbană, pentru a-l adăuga ca un capitol de bază pe Agenda europeană. Fiecare oraș european va ține cont de o schemă urbană compusă din sisteme intermodale adaptate pietonilor, bicicliștilor, persoanelor în vârstă, persoanelor cu deficiențe și categoriilor sociale vulnerabile.

Privind intervenția **Dlui Michael CRAMER**, Membru al Parlamentului European, Membru al Comitetului pentru Transport și Turism (TRAN) al Parlamentului European, acesta și-a susținut expunerea prin trei teorii determinate să demonstreze modul de realizare a obiectivelor strategiei Europe 2010 (Europa 2020): o limitare cu 20% a gazelor cu efect de seră, o extindere cu 20% a resurselor regenerabile și o mărire cu 20% a eficienței energetice. În prima sa teorie afirmă că schimbările climatice nu pot fi abordate fără schimbarea atitudinii privind mobilitatea. Datorită nivelului mare al emisiilor de CO₂ din sectorul de transporturi, a slabei corelări între *aspectele* economice și ecologice, a competiției neloiale între modurile de transport și prioritizării eronate a fondurilor, un schimb modal între transportul rutier și transportul pe șine este esențial. A doua teorie evidențiază că la nivel european, costurile mobilității pe căile rutiere și aeriene sunt foarte reduse, în timp ce modurile de transport prietenoase cu mediul sunt costisitoare ca preț, efect al deciziei politice. Sumele rezultate din taxa pe kerosen și T.V.A. ar putea fi mai bine utilizate în susținerea transportului feroviar și rutier. Cea de a treia teorie a Dlui Cramer are ca subiect zonele metropolitane - element de bază pentru schimbarea în sensul sustenabilității. O abordare cuprinzătoare în sensul limitării efectelor negative ale urbanizării, congestiilor de trafic, zgomotului și poluării aerului ar implica o nouă atitudine în raport cu mobilitatea urbană. Fondurile europene ar trebui direcționate spre sectoarele: căi ferate, transport cu bicicleta și deplasări pietonale. Planurile privind mobilitatea urbană durabilă sunt esențiale pentru programele de cofinanțare de la Uniunea Europeană și ar trebui corelate cu obiectivele și legislația Uniunii Europene.

Dna Erika FULGENZI, Responsabil Proiecte INTERREG IVC, a adus în atenție obiectivele și scopurile acestui program european de finanțare, subliniind că Proiectul CAPRICE a fost unul din cele 102 de 'Proiecte de Inițiativă Regională' (tema 'Mediu', subtema 'Energie și Transport durabil') având ca esență schimbul celor mai bune practici între autorități locale și regionale din Europa. În plus, Dna FULGENZI a confirmat că Proiectul CAPRICE a adus o abordare complet distinctă în cadrul Programului INTERREG IVC, din 3 motive principale:

- elementul central este schimbul de experiență între partenerii proiectului;
- în proiect sunt implicați factorii politici de decizie din regiunile participante;
- contribuția la obiectivele programului este net evidențiată.

Plusul de contribuție al Proiectului CAPRICE este dat de calitatea particulară a strategiei sale de comunicare, dimensiunea a tangibilității, vizibilității și relevanței rezultatelor proiectului. Vorbitorul și-a încheiat discursul recunoscând că prin eforturile partenerilor, o nouă Europă a politicienilor, tehnicienilor, factorilor de decizie și cetățenilor poate fi construită în comun.

Pe agenda zilei, un alt punct important a fost prezentarea Ghidului de Bune Practici CAPRICE de către **DI. Juergen ROSS**, Managerul de Proiect CAPRICE, Șeful Departamentului Organizare Planificată și Informare Clienți - VBB. Scopul Ghidului în discuție este promovarea la nivel european a orientărilor privind stabilirea unui sistem public integrat în zonele metropolitane. DI. ROSS a mai adăugat că pe parcursul unei succesiuni mixte de ateliere și vizite de lucru, partenerii CAPRICE au putut formula concluzii și a le integra în Ghidul de Elaborare a Deciziilor. Partenerii CAPRICE au

transmis o invitație către rețeaua INTERREG, de a face vizibile experiențele proiectului către alți parteneri INTERREG.

Masa rotundă nr. 1

Prima masă rotundă, organizată după prânz, a urmărit să analizeze “Cum se organizează mobilitatea urbană durabilă?” Profesorul Wojciech SUCHORZEWSKI, de la Universitatea Tehnică din Varșovia a moderat discuțiile reprezentanților de la Comisia Europeană, Vilnius, București, Paris și Varșovia.

Dl. Grazvydas JAKUBAUSKAS, de la Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor din Lituania, Șef interimar al Departamentului Dezvoltare și Inovare, a subliniat că metodele soft pot avea un impact major asupra nevoii de mobilitate. Din cauza gradului ridicat de utilizare a automobilului în Lituania, factorii politici de decizie se află deseori în situații dificile, întrucât operatorii serviciilor de transport sunt mai interesați de aspectele de inginerie, decât de noile modele și abordări în domeniul congestiei, expansiunii urbane și utilizării terenurilor. De aceea, Orașul Vilnius consideră Directiva privind Sistemele de Transport Inteligente (ITS) una din soluții. Dificultatea majoră este obținerea unei balanțe ce echilibrează managementul cererii de mobilitate cu măsurile esențiale de modernizare.

Dna Monique van Wortel, Departamentul Transport Urban Curat, Comisia Europeană/ DG MOVE, a declarat că Planul de Acțiune pe tema Mobilității Urbane adoptat în 2009 s-a aflat în etapa de implementare, pentru observarea respectării principiului subsidiarității. De exemplu, Comisia susține autoritățile locale în dezvoltarea unor Planuri de Mobilitate Durabilă prin schimb de bune practici și sprijinirea activităților educaționale. Conform punctului de vedere exprimat de Comisia Europeană, viziunea asupra viitorului transportului public va fi expusă în textul curând așteptatei Carte Verzi în Transporturi.

Dl. Valentin ANTON, Președintele CODATU din România (membra din România a organizației CODATU International), a prezentat CODATU din România, o organizație non-guvernamentală, non-profit, apolitică, în relație apropiată de colaborare cu Municipality București, reunind organizații implicate în transportul public urban. Obiectivele CODATU din România sunt dezvoltarea și promovarea unui sistem de transport public integrat și eficient; orientările conținute în Ghidul CAPRICE de Elaborare a deciziilor vor fi divers difuzate.

În opinia Dlui Anton, prioritățile de îmbunătățire a mobilității urbane trebuie să fie dezvoltarea transportului public de mare capacitate și dezvoltarea de parteneriate strategice între instituții de învățământ și unități industriale.

Dna Laurence DEBRINCAT, Șef al Departamentului Studii și Analize – STIF (Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France) a expus obiectivele planurilor de mobilitate urbană în Franța și la nivelul regiunii Île-de-France, obiective a căror prezență asigură o contrapondere sustenabilă între necesarul de mobilitate- pe de o parte și protecția mediului, sănătate și gradul de confort.

Condiționarea-necesitate în cazul *elaborării* unui Plan de Mobilitate în Regiunea Île-de-France este dată de asigurarea mobilității într-un context dominat de autovehicule, atenuarea emisiilor cu efect de seră și a numărului de accidente în trafic. Orice municipalitate și autoritate locală este responsabilă cu implementarea Planului în cadrul unui proces federativ de reprezentare, pentru ca toți factorii să fie implicați. Printre obiectivele stabilite până în 2020 se înscriu: scăderea cu 2% a numărului de autovehicule și motociclete, creșterea cu 20% a incidenței transportului public, întărirea cu 10% a segmentului de deplasări pietonale și cu bicicleta, conducând la o limitare cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră. Pentru transpunerea în practică a acestor obiective, au rezultat un număr de 34 de acțiuni.

Dl. Mieczyslaw REKSNIS, Director al Departamentului Drumuri și Transport Public- Primăria Varșovia- a închis dezbaterile *primei* mese rotunde, rezumând obiectivul general al politicii de



transport din Varșovia, de îmbunătățire și dezvoltare a sistemului de transport, pentru a determina condiții prietenoase pentru transportul public și pentru mediu. În opinia Dlui Reksnis, insuficiența cadrului legal în ce privește organizarea transportului public în zonele metropolitane este un impediment în implementarea unei mobilități mai avansate, dar produce și incertitudine în previzionarea viitoarelor resurse financiare.

Din alt punct de vedere, factorii de succes ai unei implementări la scară largă a bunelor practici constau într-o finanțare durabilă, scheme de contractare pe termen lung (pentru rețelele de tramvai, metrou, autobuze și căi ferate periurbane) și o autoritate metropolitană de transport public înființată în baza acordurilor bilaterale încheiate de Autoritatea de Transport cu localitățile din zona metropolitană.

Masa rotundă nr. 2

DI. Hans-Werner FRANZ a moderat a doua masă rotundă, finală, pe tema “În ce mod este organizată și finanțată mobilitatea durabilă?”

Analiza (introspecție) în cazul Île-de-France a fost realizată de Dna Sophie MOUGARD, Director General STIF (Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France), Vice-Președinte al Autorităților Metropolitane Europene în Transporturi (EMTA). În prezent, personalul din sectorul de transporturi are ocazia să se edifice reciproc asupra potențialului rol al Parlamentului European în raport cu mobilitatea urbană. În pofida diferențelor date de experiența regională, *partenerii* individual se confruntă cu situații și dificultăți similare. O concluzie importantă este că un sistem de guvernare în transporturi trebuie să acționeze și dincolo de limitele teritorial-administrative, ținând cont că deplasările cetățenilor nu se opresc la limitele administrative *ale orașului*. Privind finanțarea, mulți factori de decizie au ajuns la concluzia că s-au confruntat cu aceeași problemă, a reabilitării vechilor sisteme de transport cu fonduri suficiente pentru investiții în infrastructură sau în material rulant. Până în 2020, principala dificultate pentru Île-de-France este extinderea și îmbunătățirea sistemelor de transport actuale și dezvoltarea de noi linii de transport, necesarul de finanțare însumând 20 miliarde EURO. În același timp, STIF va trebui să investească 23 miliarde EURO în rețele de transport, contribuție la proiectul Grand Paris.

DI. Ion DEDU, Director Executiv – Direcția Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulației - Primăria Municipiului București (PMB) a evidențiat contribuția relevantă a Proiectului CAPRICE pentru Municipality București în general. Politicienii receptează mai constructiv ideea unei autorități publice metropolitane în premiza de a înlocui cele trei autorități diferite activând în prezent în transporturi. Totuși, datorită problemelor dintre autorități și operatori, stabilirea unei singure autorități integrate, în domeniul transportului public, pare dificilă. În orice caz, Primăria București are nevoie în cel mai scurt timp să înființeze o autoritate metropolitană de transport public.

DI. Alain MEYERE, Director Transporturi și Infrastructuri- IAURIF (Institutul de Amenajare și Sistematizare Urbană din Île-de-France) și-a exprimat opiniile pe tema sistematizării și dezvoltării urbane, unde intervine rolul IAURIF. Discutând aspectele de finanțare din punctul de vedere abordat prin CAPRICE, lecțiile privind bunele practici au fost învățate, de asemenea recuperările. Într-adevăr, modul de viață s-a schimbat, societatea actuală este mai atentă în privința calității serviciilor, a noilor forme de călătorie și transfer. Astfel, trebuie căutate metode de a cheltui mai puțin și eficient, evitând în același timp costurile de mentenanță inutile. Aspectul de finanțare este, categoric, crucial. Transportul este un mediator important al vieții economico-sociale, în egală măsură transportul public-prin rolul său în lupta contra schimbărilor climatice. În efortul de găsire a surselor de finanțare pentru transportul public, poate apărea problema cine este beneficiarul lor. Nivelul de susținere a serviciilor de transport de cetățenii înșiși este un aspect politic. Trebuie amintit că serviciile și economia la nivel mondial sunt beneficiare ale transportului public, alocându-i o sumă importantă din costuri în multe țări.

În fine, dar nu în cele din urmă, **Dl. Jean-Paul HUCHON**, Președinte al Consiliului Regional Île-de-France, Președinte al STIF (Sindicatul pentru Transporturi din Île-de-France) a închis lucrările evenimentului european în discuție și a reliefat rezultatele CAPRICE, precum și munca fructuoasă, de succes, desfășurată în parteneriat. Derulând istoricul activităților din ultimii doi ani, Dl. HUCHON a subliniat că Proiectul CAPRICE a fost posibil prin contribuția Uniunii Europene și a diverse instituții europene. Angajamentul capitalelor europene de a aduce un plus de eficiență sistemelor de transport este măsura interesului lor comun. Problematika în domeniul mobilității urbane este consistentă; orientările formulate de CAPRICE acoperă aceleași preocupări din zona proiectului Greater Paris. Este necesară înființarea unei autorități de organizare, precum și modernizarea rețelelor existente și construirea de noi infrastructuri.

Toate orașele europene trebuie să adreseze aceleași problematici, în acest sens Uniunea Europeană joacă un rol de bază. Orientările CAPRICE privind încheierea unui contract între autoritățile de organizare a transportului public și operatorii de transport sunt marcate de satisfacție. O altă orientare importantă este compatibilizarea tuturor modurilor și rețelelor de transport. Este necesar ca autoritățile de organizare să conlucreze cu operatorii de transport pentru a îndeplini această adaptare. O orientare finală este elaborarea planurilor de mobilitate urbană. Aceste planuri pot avea un rol de bază, întrucât pot contribui la decongestionarea zonelor centrale ale orașului și pot determina o mobilitate mai sustenabilă și mai puțin poluantă.

Un Ghid de Bune Practici destinat factorilor de decizie

Efect al colaborării de peste 2 ani, partenerii CAPRICE au elaborat un Ghid de Bune Practici, pentru a promova orientări la nivel european referitoare la modul de implementare a unui sistem integrat de transport public în zonele metropolitane.

În esență, bunele practici și orientări CAPRICE vor ajuta factorii de decizie să îmbunătățească transportul public în zonele metropolitane. Aproape toate orientările în diverse domenii se bazează pe experiențele și observațiile comunicate între cei cinci parteneri în proiect.

Pe durata atelierelor și vizitelor de lucru, partenerii CAPRICE au desprins concluzii în raport cu următoarele teme:

- organizarea și finanțarea transportului public;
- licitarea și contractarea serviciilor de transport public;
- energie durabilă și implementarea vehiculelor curate în transportul public;
- sistematizarea transportului public pentru servicii integrate de o mai bună calitate;
- informarea integrată a călătorilor;
- sistem integrat de bilete;
- accesibilitate pentru persoanele cu incapacități specifice.

Unul din obiectivele Proiectului CAPRICE este promovarea unei politici integrate susceptibile să furnizeze servicii de mai bună calitate către cetățeni. În îndeplinirea acestui scop, Proiectul CAPRICE indică, pentru gestionarea serviciilor de transport public, înființarea unor autorități regionale consolidate, de ex. STIF- în regiunea Île-de-France- sau VBB- pentru regiunea Berlin –Brandenburg. Este un criteriu de referință și strategic.

Îmbunătățirea finanțării este o preocupare majoră pe agenda factorilor de decizie la nivel național și european. Scopul este ameliorarea rețelelor existente și construirea de noi infrastructuri, pentru a răspunde noilor cerințe generale de mobilitate ale publicului. Proiectul CAPRICE a promovat și o



propunere de finanțare durabilă a transportului public, prin exemplul oferit de Franța, unde o taxă (numită ‘contribuție pentru transport’) a permis dezvoltarea finanțării sistemelor de transport public.

Contractele de servicii de transport public și licitațiile oferă instrumentul de a stabili sarcini operatorilor sistemului, pentru furnizarea către cetățeni a unui serviciu de mai bună calitate, la un preț mai scăzut.

O altă prioritate-zero a Proiectului CAPRICE este dezvoltarea unei capacități mai mari de sisteme de transport prietenoase cu mediul. O orientare a proiectului se referă la etapele de obținere a unei mobilități mai verzi prin eficientizare energetică. Aceste etape implică moduri de transport electrice cu consum energetic mai redus (trenuri, tramvaie și troleibuze) și autobuze cu grad scăzut de emisii. Totuși, este important de subliniat că alte orientări CAPRICE - în special planurile de mobilitate urbană- sunt în egală măsură relevante în realizarea acestui scop.

Într-adevăr, implementarea planurilor de mobilitate urbană este esențială pentru funcționalitatea unei politici integrate a transportului având drept obiectiv promovarea modurilor particulare de transport cu cel mai scăzut nivel de poluare. Modurile respective nu numai că angrenează toate categoriile de transport public, ci și toate celelalte moduri de transport: autovehicule, biciclete, mers pietonal și transportul bunurilor. Comisia Europeană și Parlamentul European au accentuat importanța strategică a acestora.

În cazul mobilității urbane, cetățeanul este o prioritate majoră. Este un subiect asupra căruia Proiectul CAPRICE și-a adus o contribuție însemnată de efort. Printre exemplele de bună practică vizând în special acest aspect, va fi implementat un sistem de informare integrată a călătorilor, utilizând sisteme de transport inteligente (ITS) pentru a-i ajuta pe utilizatorii platformei să ajungă la destinație.

A introduce o structură tarifară integrată la nivelul întregii zone urbane și suburbane este încă o orientare cu rol în observarea și optimizarea mobilității urbane, prin aportul specific dat de noile tehnologii și cardurile unice de acces tip ITS.

În fine, accesibilitatea sistemelor de transport public în cazul persoanelor cu deficiențe motorii a fost un alt subiect important suscitând discuții și schimburi de opinii privind modul individual al partenerilor de a aborda mai eficient problema aferentă zonei lor metropolitane.

Cele mai bune practici rezultate din *parteneriatul* CAPRICE pot fi ușor promovate spre alte autorități responsabile cu sistemele de transport public. A aplica aceste practici poate produce beneficii reale și cuantificabile, în sensul promovării mobilității urbane durabile în acord cu obiectivele majore în domeniu specificate de Uniunea Europeană.

A 13-a Conferință internațională IT InformNorden pe tema ‘Să facem ordine în haos’, Suedia, Malmö, 7-9 septembrie 2011

Evenimentul va avea loc pentru prima dată la Malmö. Anul acesta, transportul public din Malmö și Scania vor fi în prim plan datorită ‘Citytunnel’ pentru trenurile din subteranul zonei centrale a orașului Malmö și a punerii în funcțiune a noilor trenuri locale moderne Păgatågen de la Scania.

Tunelul orașului scurtează timpul de călătorie al cetățenilor în deplasările lor spre centrul orașului Malmö sau traversând Copenhaga. Atât noile stații Malmö C, Triangeln și Hyllie ale Citytunnel, cât și noul Păgatåg sunt echipate cu servicii captivante -precum Infotainment-, oferind călătorilor atât informații de călătorie și știri, info sportive și meteo, dar și publicitate. Scånetrafiken, gazda evenimentului, a înregistrat un număr dublu de călătorii într-un interval de 10 ani și va continua în această direcție în următorii 10 ani.

Tema conferinței este ‘Să facem ordine în haos’. ‘A face ordine’ presupune, de exemplu, o mai bună informație de trafic către clienți, interoperabilitate pentru cardurile de călătorie, noi soluții mobile prin navigare GPS, servicii mai facile de plăți, planificatoare de călătorie multimodale și utilizarea unor surse de informații mai deschise (Open API).

Sesiunea 1: Disfuncții de trafic și informații în timp real

Călătorii creditează slab autoritățile și operatorii în privința informațiilor despre devieri de trafic și pretutindeni se alocă încă mulți bani și efort pentru sistemele de informare. A oferi informații precise și corecte privind devieri neplanificate *de trafic*, călătorilor cu un nivel din ce în ce mai ridicat al exigențelor, nu este ușor.

Sesiunea 2: Carduri de călătorie și interoperabilitate

Autoritățile și operatorii au investit în sisteme de bilete de călătorie inteligente pentru a determina ca procesul de cumpărare și validare a cardului de călătorie să fie mai ușor și mai rapid. Sistemele de carduri de călătorie sunt complexe și interoperabilitatea între sisteme diferite este dificilă.

Sesiunea 3: Servicii / bilete mobile

În câțiva ani, serviciile mobile vor fi la fel de importante ca și Internetul în prezent. Din ce în ce mai mulți clienți dețin telefoane mobile inteligente, ceea ce deschide posibilitatea unor bilete mobile, mai inteligente, navigare mobilă și alte servicii asociate transportului public.

Sesiunea 4: Diverse moduri de utilizare a datelor de trafic

Datele de trafic sunt generate în toate modurile de transport. O setare a categoriei de date poate fi utilizată pentru mai multe moduri de transport, sisteme sau aplicații. Trei abordări diferite privind ce poți obține din datele pe ce le producem.

Sesiunea 5: Planificator de călătorie unitar

Planificatoarele de călătorie devin din ce în ce mai inteligente și utilizează informație în timp real pentru configurarea unei mai bune sugestii de călătorie (în condiții meteo normale). Călătorim mult și



pe distanțe mari, călătorii dorind soluții rapide și simple. Dificultatea constă în a oferi clienților servicii unitare privind aspectele geografice și frontierele regionale, în condițiile aceluiași nivel de funcționalitate. Pentru a fi atractive utilizatorilor de vehicule, planificatoarele de călătorie trebuie să prezinte atât variantele de transport public, cât și alternativele de transport privat.

Tarifele pentru înregistrarea 'termen-bonus' la conferință sunt valabile până la 1 august 2011.

Înregistrare și informații ulterioare la: <http://informnorden.org>

Contact: info@informnordenmalmo.se

Evenimente & reuniuni europene

ANUNȚ SPECIAL!

Conferința finală a Proiectului CAPRICE s-a desfășurat joi, 17 martie 2011 la Paris. Mai multe informații sunt disponibile pe adresa de Internet a Proiectului CAPRICE.

2011 O serie amplă de evenimente corelate cu transportul public în zonele urbane se organizează periodic sau sunt inițiate de diverse instituții, organizații și asociații la nivel european și internațional, de ex. EMTA, POLIS, CIVITAS, UITP -UE și EUROCITIES.

EMTA

de la 1 martie: A 25-a sărbătorire a CRTM Madrid (Madrid, Spania)

10- 11 noiembrie: Adunarea Generală de Toamnă (Birmingham, Marea Britanie)

Pentru mai multe informații: www.emta.com

POLIS

06 – 09 iunie: Congresul European ITS (Lyon, Franța)

06 – 11 iunie: Cursurile de Vară ECEEE (Belambra Presq'Île de Giens, Coasta de Azur, Franța)

21 iunie: Îmbunătățirea sistemului de utilizare în comun a bicicletei în orașele europene (Praga, Republica Cehă)

24 iunie: Conferința ,Calitatea Aerului - CITEAIR II' - Reuniunea Finală (Roma, Italia)

29 iunie-1 iulie: Forumul IEEE pe tema Sisteme de transport integrate și sustenabile (Viena, Austria)

1 septembrie: Reuniunea Grupului de experți ITS URBAN UE (Bruxelles, Belgia)

14-16 septembrie: Congresul EPA* (Torino, Italia)

16-22 septembrie: Săptămâna Mobilității Europene (Bruxelles, Belgia) și alte locații din Europa

10-13 octombrie: Conferința ,Transport European' (Glasgow, Marea Britanie)

08-10 noiembrie: Orașe Expo Inteligente (Hamburg, Germania)

10-12 noiembrie: Energie maritimă- Orașe verzi (Geneva, Italia)



29-30 noiembrie: Adunarea Generală Anuală și Conferința Anuală POLIS, Comitetul Economic și Social European (Bruxelles, Belgia)

*Asociația Europeană pentru Parcaje

Pentru mai multe informații: www.polis-online.org

CIVITAS

07-08 iunie: Forumul CIVITAS Spania și Portugalia (Coimbra, Portugalia)

09 iunie: Atelier tehnic pe tema ‚Electromobilitatea’ (La Rochelle, Franța)

15 iunie: a 2-a Convenție Anuală a Mobilității Durabile (Londra, Marea Britanie)

15-16 iunie: ‚Combustibili curați, Vehicule Curate, Oraș Curat’ (Donostia - San Sebastian, Spania)

16-17 iunie: CIVITAS VANGUARD Instruire privind achiziția de vehicule curate, (San Sebastián Spania)

17 iunie: Atelier pe tema ‚Imaginea Transportului Public’ (Tallin, Estonia)

28-29 iunie: Tur ciclist de studiu (Ghent, Belgia)

17-19 octombrie: Conferința 2011 CIVITAS Forum (Funchal, Portugalia)

17 noiembrie: ‚CIVINET ITALIA’ Atelier privind mersul cu bicicleta (Regiunea Emilia, Italia)

18 noiembrie: A 2-a Adunare Generală ‚Rețeaua Italiano CIVINET’ (Regiunea Emilia, Italia)

Pentru mai multe informații: www.civitas.eu

CODATU

Pentru mai multe informații: www.codatu.org

UITP - UE

05-07 octombrie: Conferința pe tema: ‚Guvernare Urbană: Cetățenii conduc! Guvernare inovativă și managementul solicitărilor pentru o mobilitate durabilă în orașul dumneavoastră’ (Göteborg, Suedia)

13 octombrie: Atelier regional ‚Contracte, Finanțare și Management Corporatist în Transportul Public’ (Skopje, R.F.I. Macedonia)

24-26 octombrie: Al 10-lea Program UITP de instruire pentru managerii din TP, Modulul 1: Organizare și finanțare (München, Germania)

28 octombrie: Atelier ‚Strategia veniturilor’ (Paris, Franța)

07-08 noiembrie: Conferința pe tema ‚Putem include Transportul Public în stilul urban de viață modern?’ ‚Da, putem!’ (Veneția, Italia)

21-23 noiembrie: Program de instruire pe tema ‚Bazele transportului public’ (Bruxelles, Belgia)

07-09 decembrie: Program de instruire pe tema: ‚Siguranța în transportul public’ (Bruxelles, Belgia)

Pentru mai multe informații: www.uitp.org

EUROCITIES

06-07 iunie: Reuniunea Forumul Mobilității (Oslo, Norvegia)

27-28 iunie: ‚Orașe libere de bariere, pentru toți’ - Reuniunea grupului de lucru (Viena, Austria)

Pentru mai multe informații: www.eurocities.eu



ALTELE

07-09 septembrie: A 13-a Conferință Internațională IT InformNorden ,Să facem ordine în haos' (Malmö, Suedia).

Pentru mai multe informații: <http://informnorden.org>