



CUPRINS

Rețeaua ROVELO de trasee cicloturistice	pag. 2
Înnoirea transportului public local	pag. 3
S-a înființat Centrul Național Velo	pag. 3
Siguranța în trafic: din nou pe ultimul loc în statisticile europene	pag. 4 - 5
Charger.ro: primul marketplace pentru soluții care folosesc energia regenerabilă	pag. 6
Știri despre electromobilitate	pag. 7
Training la Timișoara despre managementul parcarilor	pag. 8

EDITORIAL

După doi ani de pandemie, cu evenimente mutate în online avem o veste bună: ne pregătim să ne (re)întâlnim în format fizic.

Două evenimente în care suntem co-organizatori se vor întâmpla în luna mai și iunie, la Timișoara, respectiv la București.

La jumătatea lunii mai, împreună cu proiectul CIVITAS PARK4SUMP organizăm un training de o zi la Timișoara despre managementul parcarilor. Mai multe detalii găsiți în pagina 8 a acestui newsletter. Iar la finalul lunii iunie ne vedem la București, unde CIVITAS INITIATIVE și EIT URBAN MOBILITY vor prezenta cele mai inovative soluții de mobilitate urbană, într-un workshop de incubare.

Subiectul de fond al acestui număr este siguranța în trafic, după ce Comisia Europeană a anunțat recent că cele mai sigure drumuri sunt cele din Suedia (18 decese cauzate de accidente rutiere la un milion de locuitori), în timp ce România (cu 93 de decese) a înregistrat cea mai ridicată rată a mortalității. Media Uniunii Europene a fost de 44 de decese la un milion de locuitori. Câteva recomandări despre ce ar trebui să facem și nu facem aflăm în paginile 4 și 5 ale acestui număr.

Și nu uitați: dacă cunoașteți modele de bună practică, din orașele în care locuiți și credeți că despre ele ar trebui să afle mai multă lume, că ele pot fi replicate și în alte orașe, scrieți-ne pe civinet-romania@civitas.eu.

Secretariatul Rețelei Naționale CIVINET ROMÂNIA

WORKSHOP DE INCUBARE, ORGANIZAT DE CIVITAS ȘI EIT URBAN MOBILITY LA BUCUREȘTI



Primul atelier de incubație (incubațion workshop) organizat de CIVITAS și EIT Urban Mobility în România va avea loc la București și va prezenta inovațiile în mobilitate urbană din toată Europa. Acest atelier de incubare este organizat cu sprijinul local al CIVINET România și EIT URBAN MOBILITY România.

Workshopul va avea loc în 28 iunie 2022 de la 10:30 la 17:00 și cei prezenți vor putea să discute despre inovații și cooperarea public-privată în mobilitatea urbană.

Workshopul este destinat atât administrațiilor publice locale din România, cât și operatorilor de transport public, agenților de dezvoltare intracomunitare, ONG-urilor, universităților și centrelor de cercetare și companiilor interesate de soluții de mobilitate urbană.

Dacă doriți să participați la workshopul de la București, vă rugăm să ne trimiteți un mail la civinet-romania@civitas.eu.

CIVITAS este unul dintre programele emblematice care ajută Comisia Europeană să își atingă obiectivele ambițioase de

mobilitate și transport și, la rândul lor, pe cele din Pactul Verde European. Face acest lucru acționând ca o rețea de orașe, pentru orașe, dedicată mobilității urbane durabile. Rețelele naționale ale CIVITAS se numesc CIVINET-uri și promovează abordarea CIVITAS la nivel local.

EIT Urban Mobility este o instituție paneuropeană cofinanțată de Comisia Europeană, care a transmis de la inovare la piață peste 1.000 de aplicații în 50 de soluții finale de mobilitate.



REȚEAUA ROVELO DE TRASEE CICLOTURISTICE

Prin Hotărârea de Guvern nr. 441/2022 din 31 martie 2022 s-au aprobat Normele metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de ciclism. Totalitatea traseelor ciclismului omologate din România constituie Rețeaua națională de trasee ciclismului din România, denumită Rețeaua ROVELO.

Astfel, actul normativ stabilește:

- tipologiile, caracteristicile și clasificarea traseelor ciclismului în funcție de nivelul teritorial (național, regional și local), nivelul de dificultate (lejer, mediu și dificil) și formă (liniar și circuit);
- omologarea, marcarea, administrarea și finanțarea traseelor de ciclism; Traseul ciclismului este acel tip de traseu turistic pe care se efectuează deplasarea cu bicicleta și care pune în valoare patrimoniul natural și antropic. Acesta poate fi pe drumuri publice sau private și poate traversa atât zone intravilane, cât și extravilane ale unităților administrativ-teritoriale.

Rolul traseelor ciclismului este de a susține și promova ciclismul, de a promova și dezvolta zonele prin care se

trece, de a facilita orientarea bicicliștilor și de a direcționa un procent cât mai ridicat dintre cicliști pe anumite rute semnalizate, fără a afecta dreptul și libertatea acestora de a utiliza orice alte căi de comunicație pe care nu este interzisă circulația bicicletelor.

De altfel, va fi dezvoltată o aplicație digitală pentru telefoane inteligente, în vederea furnizării de informații tematice despre ciclism, și va fi elaborat un studiu privind distribuția teritorială a traseelor ciclismului la nivel național, pe baza unor criterii-cheie (de exemplu, reducerea congestiei traficului, promovarea ecoturismului), identificând actorii relevanți și integrând inițiativele existente de consolidare a patrimoniului natural și cultural.

UNDE SE POT AMENAJA TRASEE CICLOTURISTICE?

Traseele ciclismului se stabilesc pe piste pentru biciclete, pe drumuri pentru cicliști, pe drumuri de utilitate privată deschise circulației publice de către proprietarii și administratorii acestora, pe suprafețe de rulare amenajate în zona de protecție aferentă drumurilor deschise

circulației publice, pe drumuri forestiere, poteci și trasee amenajate în fondul forestier, cu acordul administratorului sau proprietarului și în condițiile stabilite de acesta, pe digurile și zonele de protecție la inundație ale cursurilor de apă care pot fi amenajate ca trasee ciclismului, dar numai cu menținerea rolului de apărare împotriva inundațiilor și asigurarea intervenției rapide pe poteci și pe eventuale alte tipuri de căi de comunicație deschise circulației bicicletelor.

Omologarea traseelor de ciclism se face de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației prin Centrul Național de Coordonare Velo. Pentru stimularea amenajării traseelor ciclismului în zonele urbane, acestea vor fi incluse în planurile de mobilitate urbană durabilă.

În vederea administrării traseelor ciclismului, administrațiile publice locale se pot asocia cu organizațiile neguvernamentale care au participat la crearea traseelor, administratorii sau proprietarii terenurilor pe care trec traseele, administratorii ariilor naturale protejate, după caz, sau cu orice persoană juridică interesată.

S-A ÎNFIINȚAT CENTRUL NAȚIONAL VELO

Centrul Național de Coordonare Velo (CNCV) s-a înființat ca structură în cadrul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și are ca atribuții elaborarea studiului privind traseele ciclismului la nivel național și crearea Platformei naționale eVelo, identificarea, stabilirea, omologarea, standardizarea, clasificarea, monitorizarea stării traseelor, dezvoltarea și promovarea traseelor ciclismului, respectiv a rutelor EuroVelo la nivel național.

Înființarea ei s-a făcut prin Hotărârea de Guvern nr. 321 din 9 martie 2022 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 477/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

Noua structură face parte din reformele prevăzute în Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta 11 Turism și Cultură. Obiectivul acestei reforme este de a contribui la dezvoltarea economică a orașelor mici și a zonelor rurale prin adoptarea unui cadru legislativ, instituțional și de investiții pentru

realizarea traseelor ciclismului și practicarea unor forme de turism durabil.

Prin Componenta 11 vor fi finanțate 3 000 km de noi trasee naționale de ciclism în toată România, având un buget dedicat de 247,5 milioane de euro. Amplasarea rutelor va fi prioritară de-a lungul principalelor rute turistice.

Centrul Național Velo gestionează, potrivit competențelor și în conformitate cu acordurile de finanțare încheiate potrivit prevederilor legale privind Mecanismul de redresare și reziliență, implementarea investițiilor din PNRR.

ÎNNOIEREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL



Brașov și Iași sunt printre primii beneficiari de transport public nepoluant



La webinarul organizat de CIVINET ROMÂNIA, Noi metode de planificare urbană pentru străzi pentru oameni, Daniel Gabriel Vâlceanu, de la Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației ne-a spus câteva cifre îmbucurătoare privind achiziția de mijloace de transport public local.

Astfel, 26 de municipii din care 23 reședințe de județ beneficiază de mijloace de transport public local noi și nepoluante, grație achizițiilor publice centralizate derulate de Minister. Asta înseamnă, 397 de autobuze electrice și stațiile de încărcare aferente, 66 de troleibuze și 95 de tramvaie – o primă parte din ele au fost deja livrate către orașe și se află în circulație. Încă 49 de tramvaie sunt în licitație.

Administrațiile publice locale interesate de achiziția de noi mijloace de transport public, inclusiv microbuze electrice sau autobuze pe hidrogen au la dispoziție fonduri prin PNRR, Componenta 10 Fond Local. Sunt disponibile 2,7 miliarde de euro, nu doar pentru mijloace de transport nepoluante, dar și pentru sisteme inteligente de transport, puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice sau elaborarea sau actualizarea a 50 de Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă.

Puteți urmări întreaga discuție pe canalul de YouTube al CIVINET ROMÂNIA, https://www.youtube.com/watch?v=UOHdtxv_Vcc&t=286s.

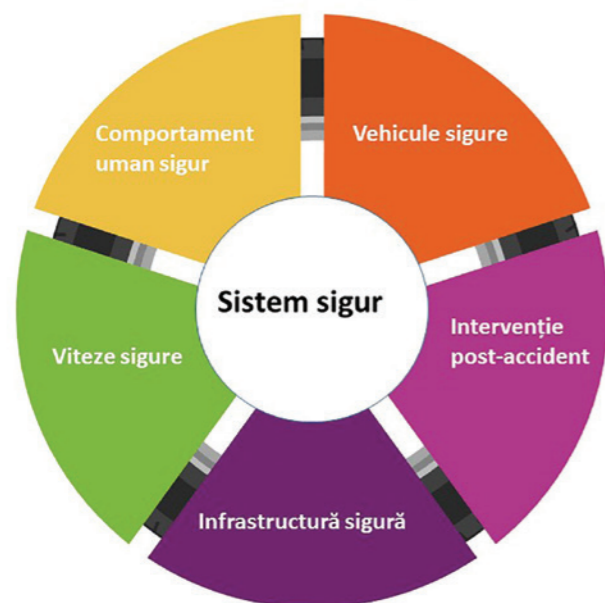
SIGURANȚA ÎN TRAFIC: ROMÂNIA DIN NOU PE ULTIMUL LOC ÎN STATISTICILE EUROPENE

Cea mai recentă ediție a trainingului online, FUTURE LEADERS organizat de CIVINET ROMÂNIA a avut ca temă siguranța în trafic. Timp de două zile, cei doi trainerii, Theodora Călinescu, expert în siguranță în trafic, Project Manager la European Transport Safety Council Bruxelles și Grigore Havarneanu, doctor în psihologia transporturilor, Senior Research Advisor la International Union of Railways Paris au prezentat cursanților diverse aspecte ale siguranței în trafic.

Siguranța rutieră – schimbarea paradigmei

ABORDARE TRADITIONALĂ	VIZIUNE ZERO
Este inevitabil să nu ai decese în trafic – preț pentru mobilitate	Decesele pot fi prevenite
Comportamentul uman trebuie să fie perfect	Integrează erorile umane în abordare
Trebuie prevenite accidentele	Trebuie prevenite accidentele mortale și cu răniți grav
Responsabilitate individuală	Responsabilitatea sistemului ca întreg
Reducere accidentelor este costisitoare	Salvarea de vieți nu este costisitoare

Elementele sistemului sigur



Theodora Călinescu a vorbit despre Siguranța rutieră în mediul urban. Statistică, teorie și practică.

În România, 1.900 de persoane mor în fiecare an în urma accidentelor în trafic. Este de departe cel mai mare număr de morți la 1 milion de locuitori, din Uniunea Europeană: media europeană este de 26 de morți la un milion de locuitori, în zonele urbane. Cele mai sigure drumuri urbane sunt în Suedia 9 morți, Olanda 12, Irlanda 14, iar la polul opus, Croația și România cu 88, respectiv 105.

Un sistem de trafic sigur se bazează pe patru principii:

- (1.) Oamenii fac greșeli care pot duce la accidente rutiere.
- (2.) Corpul uman are o capacitate fizică limitată de a supraviețui coliziunii.
- (3.) Există o responsabilitate comună între cei care proiectează, construiesc, gestionează și utilizează drumurile și vehicule și oferă servicii de îngrijire post-coliziune în caz de răniți grave.
- (4.) Toate părțile sistemului trebuie consolidate pentru a-și multiplica efectele; iar dacă o piesă eșuează, utilizatorii drumurilor sunt în continuare protejați. Astfel, proiectarea și funcționarea sistemului de transport rutier ar trebui să ghideze utilizatorul drumului către un comportament sigur și să atenueze consecințele erorilor umane comune.

Așadar, pentru a avea un sistem sigur trebuie să acceptăm că, până și cei mai buni șoferi și cei mai atenți pietoni sau bicicliști fac greșeli. Însă, depinde de experții în siguranță rutieră să găsească o modalitate de a elimina accidentele, ținând cont de faptul că toți suntem oameni și că oamenii greșesc. Un sistem sigur ia în considerare pe toți utilizatorii drumurilor și distribuie responsabilitatea între cei aflați pe drum, proiectanții de infrastructură, constructorii, agenții în trafic etc. Infrastructura de trafic nu are

voie să-i condamne la moarte pe cei care comit greșeli.

EXCESUL DE VITEZĂ

Excesul de viteză este un factor determinant în aproximativ 30 % din accidentele rutiere mortale și un factor agravant în majoritatea accidentelor. Studiile arată că pietonii au o șansă de 90% de a supraviețui unui accident de mașină la 30 km/h sau mai puțin, dar mai puțin de 50% șanse de a supraviețui unui impact la 45 km/h. De asemenea, reducerea vitezei medii cu 1 km/h pe toate drumurile din UE ar salva peste 2000 de vieți pe an.

Tot mai multe orașe din Uniunea Europeană introduc limita de viteză la 30km/h. Un astfel de exemplu este și Bruxelles, care a implementat regula de 30km/h la începutul anului trecut. La o analiză făcută după un an de la implementarea măsurii s-a înregistrat o reducere cu 50% a deceselor rutiere, creșterea cu 20 % a călătoriilor cu bicicleta și o preferință clară pentru transportul public, ca un mod principal de navetă (45,6% din rezidenți). În ciuda limitei mai mici de viteză, nu a existat un impact semnificativ asupra duratei totale de călătorie.

ESTE NEVOIE DE CREAREA UNEI CULTURI A SIGURANȚEI ÎN TRAFIC

Grigore Havarneanu le-a vorbit participanților despre siguranța rutieră din perspectivă psihologică și rolul factorului uman în trafic și a încercat să răspundă la întrebarea de ce avem accidente în trafic. "Omul este predispus la erori, dar și la încălcări asumate ale regulilor. Pentru a se putea produce o coliziune, mai mulți factori trebuie să se alinieze," a punctat Grigore.

În România lipsește o strategie națională de educație în siguranța traficului rutier. Adică, nu se face educație rutieră în mod susținut nici la școală, nici în afara ei, în locuri mai puțin convenționale, cum sunt cafenelele sau prin campanii mass-media la scară națională.

"Au existat de-a lungul anilor inițiative izolate, locale și care nu au avut impact. Noi avem nevoie să creăm o cultură a siguranței în trafic și putem să luăm

Cu Theodora și Grigore am discutat la podcastul CIVINET ROMÂNIA, în mișcare. Puteți asculta dialogul nostru https://soundcloud.com/user-126914310/in-romania-niciun-element-al-sistemului-rutier-nu-protejeaza-viata?utm_source=clipboard&utm_medium=text&utm_campaign=social_sharing

Primul nostru podcast la trei voci.

Viteze mai mari = economii de timp?

Distanța	Viteza	Timp necesar pentru călătorie	Timp economisit
10 km	30 km/h	20 min	
10 km	40 km/h	15 min	5 min (30 vs. 40 km/h)
10 km	50 km/h	12 min	3 min (40 vs. 50 km/h)
10 km	60 km/h	10 min	2 min (50 vs. 60 km/h)

Efectele vitezei în reducerea timpului de călătorie sunt în general supraestimate de către participanții la trafic, iar în zonele urbane economiile de timp sunt deosebit de mici sau neglijabile din cauza intersecțiilor, semafoarelor, aglomerației, distanțe relativ scurte (OCDE)

Concluzie

1. Engineering 🤔
2. Education 🤔
3. Enforcement 😞
4. Exposure 🤔
5. Exam. of competence and fitness 😞
6. Emergency response 😊
7. Evaluation 🤔



modele din ce au făcut alte țări și să să vedem ce se poate adapta la noi," a explicat Grigore.

Rețeta unei campanii de impact trebuie să aibă un mesaj cu un puternic impact emoțional (care poate fi obținut fie prin imagini șocante, fie prin intervenții care mizează pe umor). Trebuie să se adreseze unui tip de comportament și nu siguranței în trafic, în general (de exemplu, viteza excesivă, sau purtarea centurii de siguranță). Avem nevoie de un grup țintă bine definit și de canale de comunicare cât mai variate: mass-media, social media, influenceri, intervenții în spațiul public etc. O campanie cu impact trebuie să aibă o durată semnificativă de câteva luni sau ani pentru a produce schimbări.

Prezentarea s-a concentrat pe cei 7 E, ca strategii de intervenție:

1. Engineering - Ingineria și inovația tehnică;
2. Education - Educația;
3. Enforcement - Constrângerea/Aplicarea legii;

4. Exposure - Expunerea;
5. Exam. of competence and fitness - Examinarea abilităților conducătorilor auto;
6. Emergency response - Răspunsul în situații de urgență (post-coliziune);
7. Evaluation - Evaluarea.

Din cei 7 E-uri, în România doar răspunsul în situații de urgență (post-coliziune) funcționează la parametri europeni. Din celelalte șase componente, patru sunt mult sub media europeană: ingineria și inovația tehnologică, educația, expunerea și evaluarea.

"Astăzi, asistăm în multe orașe europene la schimbări radicale – străzi pentru oameni, străzi cu limite de viteză adaptate pentru bicicliști, pietoni sau utilizatori de trotinete, orașul de 15 minute, valorizarea mobilității active (NB mersul pe jos și cu bicicleta) – toate aceste elemente ne fac să re-evaluăm continuu siguranța rutieră," a concluzionat Grigore.



CHARGER.RO:

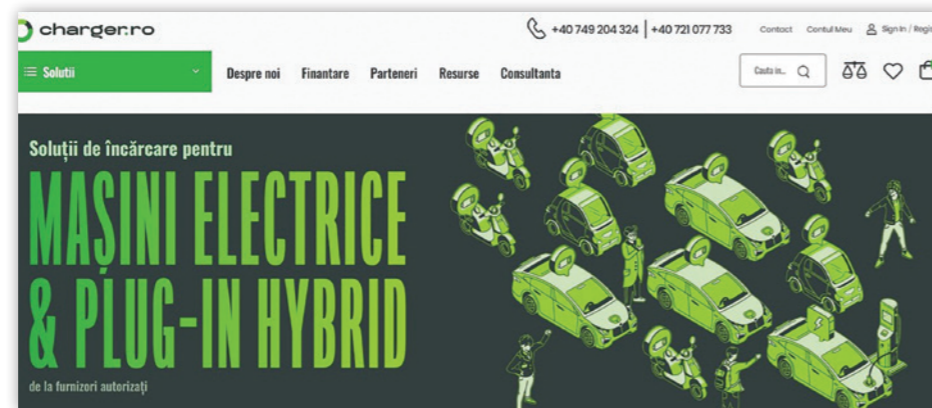
primul marketplace pentru soluții, echipamente și produse de încărcare și mobilitate urbană care folosesc energia regenerabilă

Charger.ro este platforma care încorporează experți, furnizori, soluții complete și produse care se adresează pieței soluțiilor „verzi” și inteligente de încărcare și transport.

Charger.ro oferă cumpărătorilor posibilitatea de a alege soluția potrivită într-un mod sigur, rapid și simplu, dintr-o gamă complexă și completă a produselor existente pe piață, de la furnizori verificați și de încredere, care se regăsesc într-un marketplace pentru soluții, echipamente și produse de încărcare și mobilitate urbană care folosesc energia regenerabilă. Portofoliul cuprinde încărcătoare pentru mașini electrice și plug-in hybrid, dock-uri pentru trotinete și biciclete electrice, cabluri, accesorii, software, consumabile, mobilier și iluminat urban.

Viziunea Charger.ro este de a contribui la îmbunătățirea calității vieții consumatorului final, prin intermediul unor produse sigure și fiabile care sunt fabricate prin tehnologie avansată, ușor de utilizat și ecologice, cu impact pozitiv asupra mediului înconjurător.

Împreună, furnizăm soluții 360 ce contribuie la îmbunătățirea calității spațiului construit și a comunității prin soluții pentru viitor. Charger.ro



aduce împreună furnizori, producători, montatori, consultanți și surse finanțare pentru soluțiile listate. Cumpărătorii pot beneficia de posibilitatea de a compara soluțiile existente pe piață și de consultanță tehnică și financiară, dar și de servicii de transport, montaj, mentenanță și garanție.

Echipa Charger.ro este formată din Cristian Danciu, Iulia Dorobanțu, Aurel Basuc și Adrian Țuțuianu și-a început povestea în anul 2011, având viziune creativă, expertiză tehnică și experiență pe piața produselor prietenoase cu mediul și a energiei regenerabile. Membrii echipei s-au cunoscut în cadrul proiectului Atelierul de Proiectare, o revistă creată de studenții pentru

studenții de la Facultatea de Arhitectură din București, urmând ca în 2013 proiectul să se transforme în business, cu biroul de proiectare de arhitectură și design interior – TRIPTIC Studio.

Din 2017, echipa a dezvoltat și proiectul Green Spots, un startup axat pe producția de încărcătoare solare urbane, stații de încărcare pentru trotinete și mobilier urban inteligent. Green Spots a reușit să obțină de-a lungul anilor premii și finanțări la competiții precum Startup Nation, Romania Powerup By EIT Innoenergy, Smart City Industry Awards, Cities of Tomorrow, dar și o finanțare BERD, iar echipa este certificată de Banca Mondială pe partea de regenerare urbană.

ȘTIRI DESPRE ELECTROMOBILITATE

Comisia Europeană a actualizat site-ul Observatorului european al combustibililor alternativi, <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>. Noul site este mai ușor de utilizat, iar datele sunt de o calitate mai bună; a fost adăugată și o platformă pentru ca autoritățile publice să facă schimb de opinii. Pe parcursul anului 2022, EAFO va fi extins treptat pentru a acoperi transportul feroviar și aviația, pe lângă sectoarele rutiere și maritime deja acoperite. Va fi adăugată și o secțiune de informații pentru consumatori.

Secțiunea pentru autorități publice va fi principala platformă pentru publicarea rezultatelor și recomandărilor Forumului pentru Transport Durabil (STF). De asemenea, va facilita schimbul de cunoștințe privind programele de finanțare ale UE legate de combustibilii

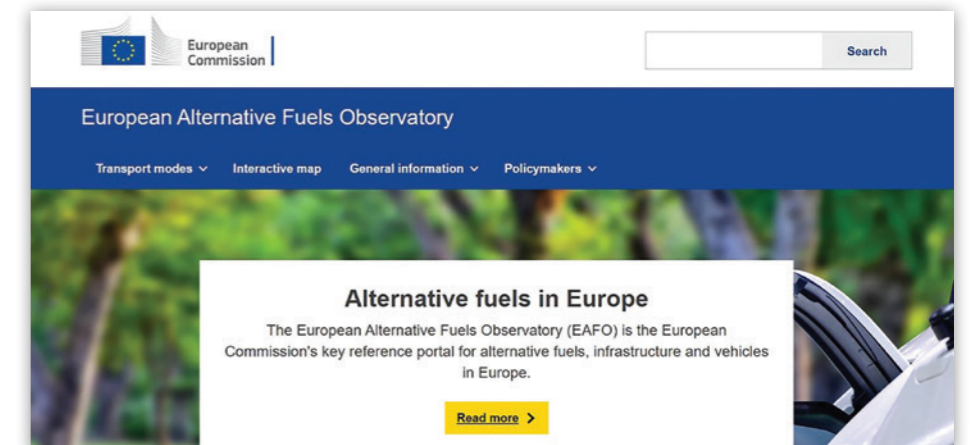
alternativi (de exemplu, Horizon Europe, Interreg etc.).

Ambiția României este de a avea o rețea de 18.000 de stații de încărcare pentru vehicule electrice în următorii 4-5 ani, finanțate din fonduri de la Administrația Fondului pentru Mediu (AFM) și din

Planul Național de Recuperare și Reziliență (PNRR), au anunțat oficialii guvernamentali.

Prin AFM se vor finanța 2.000 de stații de încărcare pentru unitățile administrativ-teritoriale și prin PNRR peste 15.000 de stații de reîncărcare.

În România sunt înmatriculate 7.061.252 de autoturisme de pasageri, din care 246.228 funcționează cu combustibil alternativ, ceea ce înseamnă 3,49% din flota de mașini private, conform <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>.



ORAȘELE CARE SE LUPTĂ PENTRU NEUTRALITATE CLIMATICĂ

362 de orașe au depus aplicații evaluate ca fiind eligibile pentru Misiunea Orașe: 100 de orașe neutre climatic până în 2030.

Așteptăm în luna aprilie să vedem care sunt orașele care vor primi eticheta de

neutru climatic și vor începe procesul de decarbonizare. Într-un interviu pentru newsletterul CIVINET ROMÂNIA, Matthew Baldwin, coordonatorul Misiunii spunea că "cu ajutor de la platforma misiunii, fiecare oraș participant va elabora, semna și pune în aplicare un Contract privind Orașele Climatice (Climate City Contract). Acest

contract stabilește modul în care orașul intenționează să atingă neutralitatea climatică până în 2030 și include, în mod esențial, și un plan de investiții. Deși nu au valoare juridică, aceste contracte vor constitui un angajament politic clar și foarte vizibil, mai ales pentru cetățenii orașelor semnatare. De aici, importanța a ceea ce numim procesul de "co-creare" cu părțile interesate locale și cu cetățenii, necesitatea ca planurile să reflecte provocările reale cu care se confruntă orașul, cum ar fi mobilitatea, generarea de energie, renovarea clădirilor sau managementul deșeurilor."

Interesul orașelor europene pentru această misiune este impresionant, localități de toate mărimile, din toate țările UE și-au depus aplicația. Printre acestea, 16 capitale europene: Bruxelles, Sofia, Copenhaga, Helsinki, Paris, Atena, Budapesta, Roma, Riga, Vilnius, Varșovia, Lisabona, Bratislava, Ljubljana, Madrid și Stockholm.

Din România, în ordine alfabetică, și-au depus aplicația 13 orașe: Alba Iulia, Bistrița, Brașov, Sectorul 2 – București, Buzău, Cluj-Napoca, Piatra Neamț, Râmnicu Vâlcea, Roman, Suceava, Sfântu Gheorghe, Timișoara și Tulcea.

Mult success tuturor!



TRAINING LA TIMIȘOARA DESPRE MANAGEMENTUL PARCĂRILOR

După doi ani de pandemie și activități online, a venit timpul să ne reîntâlnim și în format fizic.

O vom face marți, 17 mai, la Timișoara la un training despre cum managementul parcărilor influențează mobilitatea urbană. Trainer este Robert Pressl (Graz,

Austria), expert în mobilitate urbană, cu un impresionant portofoliu în proiecte de cercetare în mobilitate și gestiunea parcărilor.

Trainingul va fi în limba engleză, cu traducere în limba română. Vom parcurge aspecte teoretice legate de managementul parcărilor și integrarea în sistemul de mobilitate al orașului

(piste de biciclete, transport public etc.), costurile politice ale parcărilor, cum folosim banii obținuți din abonamente și tichete de parcare, aplicarea legii și a sancțiunilor, cum comunicăm cu cetățenii și cum îi facem să înțeleagă necesitatea regulamentelor de parcare.

Trainingul se va încheia cu o vizită pe teren, în care vom discuta cazuri concrete de reguli de parcare, direct pe teren: ce e bine și ce e mai puțin bine.

De asemenea, Primăria Municipiului Timișoara va avea o prezentare a noului regulament de parcare, recent intrat în vigoare și despre noul mod de administrare a sistemului de parcare, prin intermediul unui serviciu public care utilizează banii încasați pentru mentenanța și îmbunătățirea locurilor de parcare existente, dar și crearea de locuri de parcare noi.

Trainingul se desfășoară în cadrul proiectului CIVITAS, PARK4SUMP, despre care găsiți detalii pe <https://park4sump.eu/>.

Pentru înscrieri vă rugăm să urmăriți canalele de social media ale CIVINET ROMÂNIA (Facebook, LinkedIn).



Breakfast at Sustainability's

27 April 2022 - 9:30-13:00

Enhancing SUMP's through transition pathways and implementation strategies

The 37th edition of Breakfast at Sustainability's

CIVITAS SUMP-PLUS

BREAKFAST AT SUSTAINABILITY DESPRE PLANURI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

Cea de-a 37-a ediție a seriei Breakfast at Sustainability va reuni reprezentanți ai Comisiei Europene, experți în mobilitate durabilă și municipalități pentru a discuta căile de tranziție și strategiile de implementare ale planurilor de mobilitate urbană durabilă.

Breakfast at Sustainability va avea loc online, în data de 27 aprilie, de la ora 10,00 EET și pentru a participa trebuie să vă înscrieți pe

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScEwc9cYYZCzwtP2msNedIKU2gvAfGLAIUslzBcVi3oshGEzA/viewform>.

Această ediție a Breakfast at Sustainability's este organizată în contextul proiectului CIVITAS SUMP-PLUS, care sprijină orașele și orașele aflate în diferite stadii de dezvoltare pentru a reduce decalajul de implementare către mobilitatea durabilă. Despre SUMP-PLUS puteți afla mai multe pe <https://sump-plus.eu/>.

Caseta

CIVINET ROMÂNIA este un proiect care face parte din CIVITAS INITIATIVE, finanțat din fonduri UE. Mai multe pe - civitas.eu.

Secretariatul CIVINET România este asigurat de Asociația Urban Survey Timișoara

Persoana de contact: Violeta Mihalache
Tel: 0770.518712

<http://civitas.eu/civinet/civinet-romania>

Mail: civinet-romania@civitas.eu

www.facebook.com/civinet.ro,

LinkedIn CIVINET ROMANIA

twitter.com/CivinetRomania

[YouTube/CIVINET ROMÂNIA](https://www.youtube.com/channel/UCIVINETROMANIA)



Romania

Newsletter nr. 11 | aprilie 2022