

► Extensia rețelei de troleibuz în orașul Sărbătorii Castanelor

► „Problema transportului ține de oameni, nu de tehnologie” - Profesor Laurie Pickup, Universitatea din Aberdeen



TRANSPORTUL PUBLIC ÎN SPRIJINUL TRAFICULUI URBAN NEPOLUANT



► Peste 10 milioane de euro pentru reabilitarea malurilor canalului Bega din Timișoara

► „Lifting” pentru infrastructura de transport public în Capitala Olteniei

► Drumul de centură în zona Ploiești Nord, realizat prin Regio

Editorial

► Infrastructura de transporturi - motorul economiei

Nu mai e niciun dubiu că România face parte din marea familie europeană încă din anul 2007. Faptul că avem aceleași drepturi cu celelalte țări ale Uniunii Europene, iarăși, nu-l contestă nimeni. Numai că prezența în grupul civilizat al țărilor de pe bătrânul continent ne aduce și obligații, nu numai beneficii. Printre ele, și aceea de a asigura economiei - celei globale, europene, nu doar celei de aici, din țara noastră - o infrastructură de transport impecabilă, care să constituie un motor al schimburilor comerciale rapide. Viteza de mișcare a devenit, fără doar și poate, un factor hotărâtor în morișca economică mondială. Mărfurile și - de ce nu? - și oamenii trebuie să ajungă la capătul celălalt al Europei, dacă se poate, în câteva ore. La acest capitol mai avem de lucru.

Dar să privim partea plină a paharului. Putem, totuși, să ne mândrim cu autostrada București-Constanța. După ani de chin și promisiuni, a ajuns până pe litoral. Este adevărat că la București se înfundă într-o centură cu o singură bandă de mers, dar planurile de dezvoltare includ lărgirea ei la patru benzi. Deja porțiunea de nord, dintre Chitila și Voluntari, reprezintă o adevărată șosea de mare viteză. Și dacă tot vorbim de dezvoltarea centurilor orășenești, nu putem uita Piteștiul, Sibiu, Aradul, cu drumuri ocolitoare nou-nouțe. Pe de altă parte, A1 și A3 se dezvoltă în porțiuni mici, dar sigure. Câte 30, 40 de kilometri sunt dați în folosință la fiecare

câteva luni. Astfel, tronsoanele Arad - Timișoara, Deva - Orăștie sau București - Ploiești ne fac viața la volan mai ușoară. În același timp, și căile ferate se modernizează. După așteptări îndelungi, după tregiversări ce ne-au pus nervii la încercare, în sfârșit mergem la mare în condiții civilizate. Deocamdată doar de la București la Constanța, dar este un început. Este adevărat că restul țării încă suferă din cauza șinelor învechite și a terasamentelor uzate. În plus, privatizarea CFR Marfă, o companie ce deține o pondere uriașă în transporturile de mărfuri pe căile ferate, despre care se discută atât de intens în ultimele săptămâni, ar putea da un impuls puternic economiei naționale. Și Tarom, compania aviatică națională, are un management privat care încearcă să o readucă pe profit, să reînființeze curse internaționale sau să ridice de la sol avioane ce stau de ani buni și care ar trebui să producă bani pentru bugetul național. Asta ar trebui să înțeleagă fiecare om politic, fie că este la putere sau în opoziție. Dacă nu prioritizăm tot ceea ce este legat de transporturi, nu vom avea șansa să mergem mai departe decât cu cele trei viteze ale ardeleanului: încet, încetișor și pe loc.

Iar banii europeni ne stau și de această dată la dispoziție. Trebuie să facem, însă, un efort. Să punem la punct planuri concrete și coerente. Nu poate fi chiar atât de greu.

Lectură plăcută!

Vlad IONESCU



www.inforegio.ro

REVISTA REGIO

www.inforegio.ro; e-mail: info@mdrap.ro; tel.: 0372 11 14 09

ȚIPĂRIȚ LA SC TIPOMAR PROD.COM IMPEX SRL
Str. General Berthelot nr. 24, Sector 1, București,
Tel./Fax: 031/425.53.69, office@tipomara.ro, www.tipomara.ro
ISSN 2069 - 8305
2069 - 8305

REDACTOR-SEF: Mihai CRAIU

REDACTORI: Cătălin ANTOHE, Vlad IONESCU

FOTOGRAF: Dinu TARNOVAN

GRAFICIAN: Cristian SCUTELNICU

SPECIALIST DTP: Liana MAREȘ

REGIO ÎN ROMÂNIA

- 
- 04 ➤ „Problema transportului ține de oameni, nu de tehnologie” - Profesor Laurie Pickup, Universitatea din Aberdeen
- 08 ➤ Foaie de parcurs către o Zonă Unică de transport european
- REGIO SPRIJINĂ INFRASTRUCTURA URBANĂ
- 10 ➤ Peste 10 milioane de euro pentru reabilitarea malurilor canalului Bega din Timișoara
- 12 ➤ Extensia rețelei de troleibuz în orașul *Sărbătorii Castanelor*
- 14 ➤ „Lifting” pentru infrastructura de transport public în Capitala Olteniei
- 16 ➤ Drumul de centură în zona Ploiești Nord, realizat prin Regio
- 18 ➤ Capitala Moldovei - Tramvai modernizat din bani europeni
- CU SPRIJINUL REGIO,
- 20 ➤ Un sistem ultramodern de monitorizare a transportului în comun, la Brașov
- 22 ➤ Știri regionale
- 24 ➤ De ce bucureștenii ar trebui să aleagă transportul în comun

BANI EUROPENI ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ

- 26 ➤ LONDRA
Cu telegondola peste Tamisa
- 28 ➤ 49 DE MILIOANE DE EURO DE LA UNIUNEA EUROPEANĂ, PENTRU BARCELONA
Culoarul de autostradă Bus-HOV va contribui la fluidizarea traficului în metropola catalană
- 30 ➤ Agendă
- 31 ➤ Să mai și zâmbim!

Regio în România

Bogdan IONESCU

» „Problema transportului ține de oameni, nu de tehnologie”

Profesor Laurie Pickup, Universitatea din Aberdeen



LAURIE PICKUP ESTE PROFESOR DE POLITICI DE TRANSPORT EUROPEAN LA CENTRUL PENTRU CERCETAREA TRANSPORTULUI DIN CADRUL UNIVERSITĂȚII DIN ABERDEEN, CU O CARIERĂ DE PESTE 32 DE ANI ÎN DOMENIUL ACADEMIC, CERCETARE GUVERNAMENTALĂ ȘI CONSULTANȚĂ. LAURIE LUCREAZĂ PE PROIECTE EUROPENE ÎN ORAȘE DIN ROMÂNIA DE 19 ANI ȘI A FOST RESPONSABIL DE PRIMUL PROIECT EUROPEAN AL RATB, ÎN 1994.

ULTERIOR, A COORDONAT PROIECTE REFERITOARE LA STRATEGII DE DIMINUARE A TRAFICULUI. ÎN ULTIMII ANI, A COORDONAT PROIECTE DIN BRISTOL ȘI PERUGIA, ÎN CADRUL PROGRAMELOR EUROPENE CIVITAS, CARE VIZEAZĂ DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI DURABIL. ÎN PREZENT, FINALIZEAZĂ PROIECTUL CIVITAS RENAISSANCE CARE CUPRINDE 42 DE SOLUȚII DE TRANSPORT DURABIL, ÎN CINCI ORAȘE DIN ITALIA, MAREA BRITANIE, MACEDONIA, POLONIA ȘI BULGARIA. ACESTA INCLUDE PRODUCEREA PRIMULUI PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ (PMUD) ÎN SKOPJE, POLUL REGIONAL AL SZCZECINEK ȘI AL ORAȘULUI GORNA ORJAHOVITSA.

LAURIE, AȘ ÎNCEPE CU O ÎNTREBARE PRIVIND AGLOMERAȚIA: AMBUTEIAJELE DIN ORAȘE SUNT PRINCIPALA PROBLEMĂ PENTRU ORAȘELE EUROPENE ȘI O MARE SURSĂ DE POLUARE. CARE SUNT SOLUȚIILE LA ACEASTĂ PROBLEMĂ, PE TERMEN LUNG?

Aceasta este o întrebare cheie. Mobilitatea este o libertate majoră pe care o avem toți și motorul care ține în funcțiune orașele și economiile acestora. Mobilitatea este esențială, indiferent dacă vorbim de transportul cu mașina, transportul public sau prin Internet. Totuși, creșterea rapidă a mobilității cu autoturismul a dus la situații în care beneficiile accesibilității cu mașina, pentru oameni și pentru economii, au avut de suferit din cauza aglomerării. Este important ca guvernele și orașele să-și definească, în mod clar, o foaie de parcurs care să poată face trecerea la un viitor „durabil” al

transportului, care să depindă mai puțin de mașinile personale. Sistemul de transport durabil trebuie să asigure mobilitatea și, în același timp, să protejeze mediul în care trăim. Locurile atractive ca spații de locuit și de a dezvolta o afacere nu sunt străzile aglomerate, ci spațiile care combină libertatea de mișcare cu viața plăcută, în siguranță și funcțională, și cu spațiile de muncă. Trebuie să accentuez că nu există o soluție universală pentru rezolvarea problemei mobilității. Totuși, din numeroșii ani de experiență în mediul european, aș spune că ingredientele care apar acum permit fiecărui oraș să le amestece, așa încât să obțină propriul „cocktail de mobilitate”, pentru a crea soluții locale, bazate pe cele mai bune practici europene.

În ultimii 10 ani, Comisia Europeană (CE) a derulat programe precum CIVITAS, pentru a demonstra posibilitățile care există în orașe pentru

a atinge o mobilitate durabilă. Am coordonat două dintre aceste proiecte din partea autorităților orașului lider de proiect din Marea Britanie și Italia (coordonând 10 orașe din Europa, peste 60 de proiecte pilot). Aceste demonstrații sunt excelente exemple de bună practică (și lecțiile învățate din greșeli făcute de-a lungul timpului). Orașele din România pot construi pentru a-și dezvolta propriile planuri de mobilitate urbană durabilă. Aceste proiecte au adus laolaltă echipe europene de experți din diverse domenii de planificare a mobilității urbane durabile, cu care lucrez în mod frecvent acum, pentru a implementa cele mai bune soluții de mobilitate. Este esențial ca orașele României să fie bine poziționate, pentru a participa în programe viitoare cu finanțare europeană, precum CIVITAS. Pentru aceasta, trebuie să aibă viziune și să pregătească planuri care să vină în întâmpinarea nevoilor de transport și a țărilor propuse; și pentru a aborda problema mobilității, cu care se confruntă. Chiar dacă pregătirea acestor planuri poate necesita resurse importante, beneficiile acestor finanțări vor depăși cu mult investiția făcută inițial. Secretul va consta în realizarea unui mix corect de strategii, care să satisfacă nevoile fiecărui oraș - orașele inteligente ale viitorului nu vor fi neapărat acelea care dețin cele mai noi tehnologii, ci acelea care au luat cele mai înțelepte decizii. Așa cum am învățat în acest demers, planurile

Regio în România

de mobilitate urbană durabilă (PMUD) de calitate superioară sunt un început esențial.

CE SUNT ACESTE PLANURI DE MOBILITATE DESPRE CARE VORBIȚI? DE CE AVEM NEVOIE DE ELE?

În unele state europene, orașele și regiunile trebuie să pregătească și să actualizeze, anual, planuri de transport integrat (durabil). Aceste planuri sunt verificate de ministerele de transport naționale, care, apoi, alocă fonduri, în funcție de calitatea planurilor, raportat la țintele politicii de transport național. Sistemele care produc PMUD sunt doar parțial dezvoltate sau nu există deloc în majoritatea statelor europene. Este un obiectiv major al Comisiei Europene să facă din practica PMUD o normă în toate statele membre. Câteva îndrumări generale au fost elaborate de către CE, dar este nevoie ca statele membre să introducă sistemele PMUD în legislația națională. În timp ce Comisia Europeană poate influența doar elaborarea legilor statelor membre în problema transportului, în anii următori, este posibil ca existența în orașe a PMUD să devină o necesitate, pentru ca acestea să poată aplica pentru obținerea finanțării prin programele CE de transport. Este vital ca orașele din România să continue implicarea în aceste programe și, de aceea, este esențial ca PMUD să fie pregătite acum pentru polii urbani de creștere și zonele metropolitane ale acestora. Astfel, zonele urbane din țară vor fi pregătite în totalitate pentru noul program *Horizon 2020* și pentru programele cu fonduri structurale care încep în 2014. Aceste PMUD vor oferi, pe termen scurt, mediu și lung, viziunea necesară pentru a aborda problemele de transport în continuă creștere, cu care se confruntă orașele din România.



ÎNȚELEG CE SPUNEȚI. TOTUȘI, REDUCEREA POLUĂRII, A AMBUTEIAJELOR ȘI A NUMĂRULUI ACCIDENTELOR PRESUPUNE UN NOU SET DE REGULI, IMPLEMENTAREA UNOR NOI TEHNOLOGII. ACEASTA ÎNSEAMNĂ CHELTUIELI SUPLIMENTARE ÎNTR-UN DOMENIU PE CARE STATUL DEJA ÎL FINANȚEAZĂ, ÎN MAJORITATEA ORAȘELOR UE. DE UNDE OBȚINEM FINANȚARE PENTRU A IMPLEMENTA STRATEGIILE CE PROMOVEAZĂ UN TRANSPORT URBAN MAI CURAT ȘI DURABIL?

Este adevărat, și România poate învăța din exemplele de bună practică și din greșelile altor state. Soluțiile există, dar necesită o puternică angajare politică și dorința de a rezolva problema transportului. Efortul finanțării transportului public poate fi un obstacol major, deoarece există nevoia pentru o mai mare flexibilitate în furnizarea serviciilor de transport în comun. Transportul public trebuie să fie integrat și utilizat în mod eficient. Am realizat o cercetare detaliată în anii '80, în Marea Britanie, pe baza experienței privatizării și liberalizării

companiilor de autobuze. Această experiență oferă exemple bune, dar și rele, despre cum să reduci presiunea pe finanțarea din bani publici a transportului în comun. Finanțarea poate fi obținută prin parteneriate cu dezvoltatori urbani. Soluțiile pot obține aprobarea doar dacă respectă în totalitate PMUD locale și dacă dezvoltatorii sunt de acord să suporte finanțarea necesară (de exemplu, pentru infrastructură, furnizarea de transport public, bilete de transport reduse pentru angajați, locuri de parcare prioritare pentru mașinile contribuabililor, utilizarea unor vehicule care emit mai puține noxe și fac mai puțin zgomot, etc.). Alte posibilități funcționează pe principiul „creșterii valorii proprietății”, prin care autoritatea locală recuperează o parte din beneficiile proprietății, pe care dezvoltatorii le obțin din noile investiții în transport (de exemplu, o nouă linie de metrou). Totuși, trebuie să accentuez faptul că procesul PMUD poate permite luarea unor decizii mai inteligente, care produc soluții cu mai puține presiuni pe finanțarea publică; și aceasta ar trebui să fie o cerință esențială pentru pregătirea PMUD.

Regio în România



În plus, pentru un mai bun management financiar, soluțiile simple pentru atingerea obiectivelor se pot identifica printr-un sistem de management mai bun sau prin schimbarea comportamentului călătorilor.

SĂ SPUNEM CĂ AM REZOLVAT PROBLEMA FINANȚĂRII. CARE VA FI IMPACTUL ASUPRA VIEȚII CETĂȚENILOR, ODATĂ CE ACESTE OBIECTIVE AU FOST ATINSE? CUM PUTEM CONVINDE CETĂȚENII SĂ ACCEPTE ACESTE PLANURI ȘI SĂ RENUNȚE LA MAȘINILE PERSONALE?

La urma urmei, problema transportului ține de oameni, nu de tehnologie; și, de aceea, este un subiect politic important. În ultimii 20 de ani, în România, unii cetățeni au beneficiat din plin de posibilitatea de a deține și conduce mașini personale. Acestea au oferit beneficii de mobilitate și statut celor care le dețin și există un grad de reticență în ceea ce privește întoarcerea la transportul public și renunțarea la mașina personală. În plus, o nouă generație de adulți tineri nu a folosit niciodată transportul public. În multe zone din orașe, transportul public nu poate oferi acces ușor pentru un număr mare de călătorii în locuri diferite; de aceea, mașinile personale sunt considerate drept singura opțiune. În același timp, aceiași oameni și aceleași companii

văd beneficiile calității vieții prin eliberarea din spațiile urbane aglomerate de mașini. Soluția majoră la problema transportului este schimbarea mentalității cu privire la mobilitate, în rândurile populației. Oferirea unei alternative de transport rapid, curat, sigur și convenabil este elementul cheie; și acesta trebuie transformat în prioritate. Acolo unde distanțele permit, mersul pe bicicletă și mersul pe jos pot fi o alternativă mai sănătoasă, dacă există facilități de tipul „door to desk” (trotuare, piste de bicicliști de acasă până la birou) și dacă poate fi încurajată o cultură a mobilității, în acest sens. Trebuie să încurajăm schimbările în ceea ce privește deținerea și utilizarea de mașini personale și biciclete. Mașinile sunt scumpe și nesigure și sunt utilizate numai pentru o parte din zi. Ai cumpăra un căruț de supermarket? Împărțirea aceluiasi mijloc de transport oferă o alternativă ieftină pentru oameni, dacă pot face această modificare. Angajarea totală a cetățenilor și a actorilor implicați este vitală. Ca să schimbi comportamentul cu privire la mobilitate, trebuie să înțelegi mai întâi ce îl motivează. De exemplu, în Scoția, orașul universitar Aberdeen a primit în 2012 premiul pentru Săptămâna Mobilității Europene, pentru că cetățenii au participat la pregătirea PMUD locale.

Știu, din experiență, că inițiativele susținute de creșterea a gradului de conștientizare pentru schimbarea mentalității oamenilor în ceea ce privește mobilitatea sunt investiții care merită făcute și ar trebui să fie o parte importantă din PMUD. Aceasta se extinde la mentalitatea profesională a celor ale căror decizii afectează mobilitatea cetățenilor în orașe - căutați soluții „outside the box”, adică în afara schemelor mentale pre-stabilite. Internetul este un factor important în soluțiile de transport. Nu numai că este un mod „virtual” important de transport, înlocuind călătoriile și generând, astfel, și mai multe călătorii, dar schimbă atitudinile copiilor și tinerilor adulți referitoare la mobilitate. În unele state membre ale UE, tânără generație nu este atașată de ideea de a deține o mașină proprie, așa cum au fost trei generații înaintea ei. Statutul este dobândit prin deținerea celor mai recente sisteme IT sau smart phone și prin demonstrarea unei comunicări rapide, nu a unor mașini rapide. Ei folosesc noua tehnologie într-un mod care transformă „flexibilitatea într-un nou obicei”; și vor avea aceleași pretenții de la viitoarele sisteme inteligente de transport. Germenul rezolvării problemei schimbării mentalității poate fi identificat în aceste generații tinere.

PUTEM SĂ TRECEM LA NIVELUL INTERNAȚIONAL? FIECARE STAT MEMBRU A INVESTIT SAU ARE PLANURI SĂ INVESTEASCĂ ÎN INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT. FIECARE REȚEA NAȚIONALĂ DE TRANSPORT NECESITĂ INTEGRARE TOTALĂ CU REȚELELE DE TRANSPORT ALE ȚĂRILOR VECINE. DACĂ TOATĂ LUMEA FACE ACEST LUCRU, DE CE AVEM NEVOIE DE TEN-T?

Regio în România

Completarea rețelei TEN-T (Rețeaua Transeuropeană de Transport) a fost o prioritate majoră a Uniunii, pentru a consolida piața internă prin toate căile de transport și, desigur, pentru a contribui la integrarea spațială și socială a Uniunii. Totodată, să nu uităm că dezvoltarea TEN-T va cuprinde și nevoile eficienței energetice și ale schimbărilor climatice ale sistemului european de transport, pe care PMUD le abordează în spațiul urban. TEN-T a făcut posibilă identificarea legăturilor lipsă din rețea și îndepărtarea obstacolelor care împiedică fluxul de oameni și bunuri în interiorul și de-a lungul Uniunii. Aceste deficiențe cauzează probleme în plus pentru orașele unde aceste obstacole există. În acest fel, PMUD ale orașelor individuale va trebui să includă rolul internațional pe care îl au în rețeaua extinsă TEN-T. Așadar, TEN-T poate juca un rol esențial în dezvoltarea unor legături de transport strategic pentru orașele și regiunile României. Fondurile se constituie ca un catalizator important în obținerea colaborării transfrontaliere în domeniul mobilității, prin proiecte cu beneficii comune. Granturile, în special în cadrul liniei bugetare a TEN-T, joacă un rol major, atât în pregătirea proiectelor, cât și în

fazele de implementare. Granturile sunt alocate pentru studii care ajută la depășirea dificultăților proiectului din faza inițială și ajută proiectele să treacă repede la faza de implementare. Este esențial ca România să se implice total în rețeaua TEN-T, în concordanță cu PMUD de la nivelul polilor urbani de creștere. În acest fel, poate fi integrată dezvoltarea viitorului sistem de transport între cele două dimensiuni și poate fi maximizată contribuția financiară europeană.

CARE ESTE STADIUL DE DEZVOLTARE AL REȚELEI TEN-T?

Conform celor mai recente estimări, suma necesară pentru finalizarea rețelei TEN-T este de ordinul a 550 de miliarde de euro, până în 2020. Din aceasta, în mare, 40% este pentru completarea legăturilor lipsă și 60% este pentru îndepărtarea principalelor obstacole urbane. Agenția pentru Rețeaua Transeuropeană de Transport, în planurile sale pentru 2013, intenționează să continue susținerea proiectelor prioritare și completarea rețelei și să planifice perioada 2014- 2020. Se acordă prioritate atragerii investițiilor private pentru infrastructura de transport,

prin cooperarea continuă cu alte servicii ale Comisiei Europene, care se ocupă de finanțarea infrastructurii de transport. Agenția intenționează să lucreze cu alte organisme, în vederea dezvoltării unor instrumente financiare inovative pentru investiții TEN-T în noul program.

DEZVOLTAREA REȚELEI TEN-T DEPINDE DE CONTRIBUȚIA FIECĂREI ȚĂRI. CARE SUNT MIJLOACELE PENTRU A ATINGE OBIECTIVELE TEN-T ȘI CUM VOR FI CONVINSE ȘI AJUTATE STATELE MEMBRE SĂ-ȘI ÎNDEPLINEASCĂ SARCINILE ÎN ACEST DOMENIU?

În acest context, pentru a maximiza sinergia dintre Comisia Europeană și inițiativele naționale și pentru a face cunoscută paleta instrumentelor financiare disponibile pentru finanțarea proiectelor, vor fi importante întâlnirile între Guvernul României și Agenția pentru TEN-T. Acest proces va ajuta România să obțină beneficii de pe urma contribuției sale și să se asigure că proiectele importante, care au în vedere legăturile lipsă și obstacolele de importanță strategică, atât din sistemul de transport românesc, cât și dincolo de granițele țării, sunt derulate în strânsă colaborare cu statele partenere.

Cred că pentru atingerea acestui obiectiv va fi nevoie de un efort susținut, pentru a integra planificarea rețelelor naționale cu strategia regională a polilor de creștere. De asemenea, va fi necesară consolidarea coordonării inițiativelor la nivel european, cu Comisia Europeană și guvernele celorlalte state membre afectate. Acest lucru poate fi pus în practică printr-o combinație a inițiativelor transfrontaliere TEN-T cu inițiativele PMUD regionale.



Regio în România

 Bogdan IONESCU

► Foaie de parcurs către o Zonă Unică de transport european

Un sistem de transport eficient este o condiție esențială pentru menținerea și creșterea calității vieții, pentru creșterea economică și pentru o piață internă funcțională. Transporturile, în sine, sunt un sector esențial în economia Uniunii Europene: multe companii europene specializate în infrastructură, transportul de bunuri și de persoane, producția de mijloace de transport sunt în top la nivel mondial. Dar, asemenea altor sectoare strategice, transporturile se află într-o situație paradoxală: rezolvă și creează probleme, în același timp. Într-o lume în care prețurile combustibililor fosili sunt în continuă creștere, în care schimbările climatice au devenit îngrijorătoare, iar congestia traficului a devenit o realitate ale cărei consecințe ne afectează zilnic, transporturile trebuie să treacă printr-un proces de transformare dramatic și dificil: odată cu scăderea emisiilor poluante, a consumului de combustibil și a congestiilor, sistemul de transport trebuie să rămână sectorul vital al dezvoltării economice.

Planul Uniunii Europene de a crea o zonă unică de transport la nivel european își propune să răspundă acestor provocări. Strategia de reformare cuprinde obiective foarte ambițioase, care nu pot fi atinse fără o colaborare strânsă și complexă între factorii implicați: organismele U.E., statele membre, transportatori, producători de echipamente, companiile de înaltă tehnologie, organizații de mediu, etc. Obiectivele, luate în sine, par - la o primă vedere - de domeniul științifico-fantastic, dar sunt perfect realizabile, dacă strategia va fi urmărită și aplicată de către toți responsabilii.

Comisariatul european pentru transporturi a elaborat o listă de zece obiective care trebuie atinse până în 2050:

1. Înjumătățirea numărului de autoturisme care utilizează combustibili convenționali în traficul urban, până în 2030 și eliminarea lor totală din orașe, până în 2050.

2. Combustibilii cu emisii reduse de carbon pentru transporturile aeriene și navale vor atinge 40%, până în 2050.

3. 30% din transportul de bunuri pe distanțe mai mari de 300 de kilometri va utiliza căi alternative: maritime și feroviare. Procentul va crește la 50% în 2050.

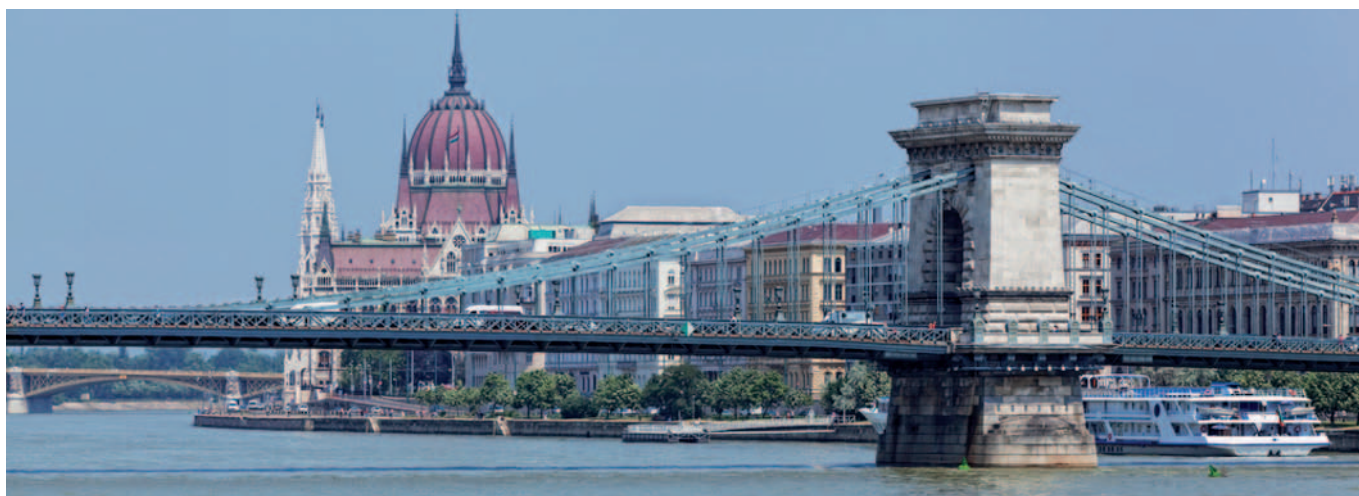
4. Finalizarea unui sistem de trenuri de mare viteză, la nivel continental, până în 2050. Triplarea rețelei de trenuri de mare viteză, până în 2030.

5. Finalizarea rețelei europene integrate de transport TEN-T.

6. Conectarea tuturor aeroporturilor și porturilor maritime majore la rețeaua de căi ferate de mare viteză și la căile navigabile interioare, până în 2050.

7. Implementarea sistemelor de management inteligent al transporturilor (aerian, maritim, fluvial, feroviar și rutier) și operaționalizarea sistemului de navigație prin satelit Galileo, până în 2020.

8. Stabilirea cadrului unui sistem intermodal de transport conti-



Regio în România



În următorii ani se preconizează investiții majore în infrastructura de transport, prin modernizarea unor drumuri naționale și de interes local, dar și prin construcția de autostrăzi. De asemenea se urmărește modernizarea căilor ferate și creșterea vitezei medii de circulație, care în prezent se află la un nivel scăzut față de alte țări europene, dar și construirea unor noi căii ferate, cum ar fi

nental și a unui sistem de taxare unic.

9. Înjumătățirea numărului deceselor în accidente de trafic, până în 2020 și eliminarea completă a acestora, până în 2050.

10. Uniformizarea taxelor de poluare plătite de utilizatori (privați sau companii), pentru asigurarea fondurilor de investiții în transporturi.

România pornește cu un handicap



Vâlcele-Râmnicu Vâlcea, aflată pe coridorul IV de transport european. Alte măsuri care urmează a fi luate pentru modernizarea infrastructurii românești o reprezintă construcția de noi aeroporturi (Ghimbav-Brașov, Galați-Brăila, etc.) și mărirea capacităților celor existente. În domeniul transporturilor navale, se va urmări creșterea traficului pe Dunăre.

destul de serios în cursa pentru atingerea acestor obiective atât de ambițioase, dar se mișcă în direcția corectă, chiar dacă progresele par mici pentru populație și pentru transportatori. Ministerul Transporturilor a elaborat un plan strategic pe termen mediu, care include toate elementele strategiei U.E. Rețeaua de transport acoperă relativ uniform teritoriul țării, România situându-se în zona medie a clasamentului, la nivel mondial.



Regio în România

 Roxana DEACONESCU

REGIO SPRIJINĂ INFRASTRUCTURA URBANĂ

Peste 10 milioane de euro pentru reabilitarea malurilor canalului Bega din Timișoara

CANALUL BEGA DIN TIMIȘOARA VA FI PUS ÎN VALOARE, PRINTR-O INVESTIȚIE DEMNĂ DE LUAT ÎN SEAMĂ. CAPITALA BANATULUI PRIMEȘTE, PRIN PROGRAMUL REGIO, APROAPE 30 DE MILIOANE DE LEI DE LA UNIUNEA EUROPEANĂ, PENTRU MODERNIZAREA CANALULUI BEGA.

Odată cel mai important canal din România, Bega a fost primul canal navigabil de pe teritoriul actual al țării noastre, construit între anii 1728 și 1760. Acesta se întinde pe o lungime de 44 de kilometri pe teritoriul României și 72 de kilometri pe teritoriul Serbiei. A fost aur pentru transportul comercial de mărfuri, iar în perioada interbelică acesta a ajuns chiar și la 250.000 de tone transportate pe an. În 1944, canalul Bega transporta aproximativ 500.000 de pasageri. În anul 1958, a fost închis transportului de mărfuri, iar aproape zece ani mai târziu a fost închis și transportului de



persoane. Anul trecut, în 2012, a fost redeschis, treptat, navigației, însă nu există, deocamdată, nici măcar un regulament pentru navigarea pe Bega.

Din vara anului 2015, însă, timișorenii, dar și turiștii care vor vizita capitala Banatului, se vor putea bucura din nou de canalul Bega, care a dat renumele Timișoarei de **orașul de pe Bega**.

ALEI PIETONALE ȘI PISTE DE BICICLETE PE MALURILE BEGĂI

Dacă, în prezent, aleile pietonale de pe malurile Begăi sunt pline de gropi și aproape impracticabile, din iulie 2015, dacă totul merge conform planurilor făcute de specialiștii din Primăria Timișoara, acestea vor deveni locul preferat de plimbare al timișorenilor. Și bicicliștii vor avea motive de bucurie. Cu banii europeni veniți prin Regio, se vor amenaja piste de biciclete pe ambele maluri ale Begăi, pe o lungime de 10,6

kilometri. În prezent, bicicliștii care se încumetă să traverseze aleile de pe malurile canalului mai mult se plimbă pe lângă șaua bicicletei, decât pe ea. Pavajul este plin de gropi, nu sunt trasate piste, iar pe sub majoritatea podurilor de peste canal nu se poate trece.

„Proiectul are, ca obiectiv principal, reabilitarea și revitalizarea canalului Bega. Avem trei mari ținte: lansarea transportului public în comun pe Bega cu vaporetto, pentru persoane, pentru asigurarea legăturii între partea de est și partea de vest a Timișoarei - transportul se va face de la Uzina de Apă până la Podul Modoș, reamenajarea peisagistică a malurilor, adică lucrări de amenajări și dotări cu mobilier, și se va face și revigorarea zonelor pietonale și pentru biciclete. Vor fi zece kilometri de piste de biciclete, pe un mal și pe celălalt al Begăi; pe ambele maluri, nord și sud, se deschid și toate barierele de sub poduri”, ne-a declarat Aurelia Junie, director al Direcției

FIȘA TEHNICĂ A PROIECTULUI

► **Proiect:** Reabilitarea Infrastructurii Publice Urbane a Malurilor Canalului Bega

► Programul Operațional Regional, axa prioritară 1, *Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbane de creștere*

► **Valoare totală proiect:** 49.207.387 lei

► **Finanțare nerambursabilă UE:** 27.967.707 lei

Regio în România

de Dezvoltare din cadrul Primăriei Timișoara, beneficiar al proiectului „Reabilitarea Infrastructurii Publice Urbane a Malurilor Canalului Bega”.

O NOUĂ „ÎNFĂȚIȘARE” PENTRU BEGA

Practic, cu banii de la Uniunea Europeană, se vor reabilita trotuarele, se vor face alei pietonale, se vor amenaja șase fântâni, precum și piste de biciclete, dar și stații de închirieri biciclete și punți de acces, două rampe și platforme pentru intervenții de urgență. Se vor cumpăra: mobilier urban nou, mai bine de 400 de bănci, câteva sute de coșuri de gunoi, 40 de gradene, mese de șah în zona centrală, șezlonguri, 140 de biciclete și altele. În proiect sunt prevăzute și stații pentru vapoare, nouă la număr. Lucrările de execuție se vor desfășura pe o lungime de 10,6 kilometri, de-a lungul malurilor de nord și sud ale canalului Bega. Totodată, se vor face amenajări și la cele 11 poduri și trei pasarele care traversează canalul. Toate acestea ar trebui să fie gata în vara anului 2015, potrivit specialiștilor din Primăria Timișoara. „Termenul final este sfârșitul lunii iulie 2015, deci, practic, termenul



Odată finalizate lucrările, se va trece la achiziția de vapoare, urmând ca Bega, primul canal navigabil de pe teritoriul actual al României, să își recapete măreția de altădată.



de încheiere al Programului Operațional Regional, peste doi ani. Probabil, se va începe pe tronsoane, din mai multe părți odată, ca să meargă mai repede”, ne-a mai spus Aurelia Junie.



Regio în România

 Florian SCHIPONCA

► Extensia rețelei de troleibuz în orașul Sărbătorii Castanelor

U NA DINTRE CONDIȚIILE ABSOLUT NECESARE OMULUI MODERN PENTRU A-ȘI DESFĂȘURA ACTIVITATEA ZILNICĂ ESTE MOBILITATEA. SUNTEM ÎNTR-O PERMANENTĂ LUPĂ CU TIMPUL, CARE SE DOVEDEȘTE A FI, PE ZI CE TRECE, TOT MAI PUȚIN, RAPORTAT LA MULTITUDINEA PROBLEMELOR PE CARE LE AVEM DE REZOLVAT.

Sunt momente în care ne dorim să putem fi în mai multe locuri deodată, însă, cum acest lucru nu este posibil, ne rămâne soluția calculului, planificării și prioritizării, cât mai exacte, a ceea ce avem de făcut. Pentru a avea rezultate, trebuie ca, în calculul făcut, să existe cât mai puține variabile, aceasta însemnând, în primul rând, o estimare cât mai exactă a timpului necesar deplasării pe care, cu toții, ni-l dorim a fi cât mai scurt. De aici, necesitatea stringentă a unei infrastructuri de servicii de

transport cât mai moderne, în pas cu dezvoltarea economică și socială a centrelor urbane și cu nevoile locuitorilor, principalii beneficiari ai acestor servicii.

Regio - Programul Operațional Regional 2007-2013 sprijină dezvoltarea durabilă a orașelor, punând la dispoziție fonduri substanțiale pentru finanțarea proiectelor de infrastructură. Un astfel de proiect este cel accesat de Primăria Baia Mare, „Îmbunătățirea transportului public urban prin extinderea rețelei de troleibuz și a infrastructurii aferente în Municipiul Baia Mare - cartier Vasile Alecsandri”, prin care se dorește îmbunătățirea mobilității populației din zonă, promovarea utilizării transportului în comun, cu efect imediat de reducere a emisiilor de carbon, fiind vorba despre transport electric, și stimularea creșterii economice, generatoare de locuri de muncă. Infrastructura de contact a troleibuzelor va fi introdusă pe străzile

„Este bine că se introduce încă un troleibuz, e un mijloc bun de transport, nu face zgomot și, cel mai important, nu poluează. Ar fi frumos să fie promovate astfel de mijloace de transport ecologice în tot orașul. Apreciez proiectele de acest gen ale municipiului.”

Gheorghe — pensionar,
locuitor al cartierului Alecsandri

municipiului, cu extensie de 5,1 km, dublă cale de rulare, în cartierul Vasile Alecsandri, pe traseul pornind de la intersecția bulevardelor Traian și Republicii, prin Bd. Republicii, Bd. Unirii, Str. Jandarmeriei, Str. Grănicerilor, Str. Mihai Eminescu, până la Piața Izvoarele.

Pentru realizarea acestui proiect, pe lângă rețeaua de contact, se va construi o substație de redresare, se vor realiza devieri și protejări ale rețelelor edilitare și se vor asigura utilitățile necesare. În paralel, se vor achiziționa echipamentele necesare stației de redresare și stației electrice de transformare.

Într-un scurt interviu acordat revistei Regio, primarul Municipiului Baia Mare, Cătălin Cherecheș, a ținut să precizeze: „Până în acest moment, am încercat să avem cel puțin câte un proiect din cât mai multe linii de finanțare propuse de Uniunea Europeană în perioada 2007-2013. Este important să înțelegem necesitatea proiectelor mici, prin care studiem anumite zone din municipiu, urmând să dezvoltăm acolo proiecte de infrastructură, în perioada următoare.

Proiectul „Îmbunătățirea transportului public urban prin extinderea rețelei de troleibuz și a infrastructurii aferente în Baia Mare din cartierul Vasile Alecsandri” este doar unul dintre cele pe care le



Regio în România

desfășurăm în cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbană, finanțat prin Programul Operațional Regional 2007-2013. Urmărim cu atenție informațiile privind orientarea Uniunii Europene în următoarea perioadă de finanțare și dorim să dezvoltăm cât mai multe proiecte în zona Municipiului Baia Mare, dar și să demarăm acțiuni noi, mai ales la nivelul Zonei Metropolitane.

În cadrul noului pachet legislativ adoptat de Comisia Europeană privind politica de coeziune pentru perioada 2014-2020, dorim să

„Pentru noi, elevii, e o metodă ușoară să ajungem la școală, în timp util. Orice variantă de transport în comun care apare ne oferă mai multe opțiuni în alegerea traseului. Eu locuiesc în cartierul Alecsandri și, uneori, dimineața este mare aglomerație. Dacă o să fie confortabile ca și autobuzele cele noi, atunci le vom folosi cu drag.”

Alin — elev, locuitor al cartierului Alecsandri

accesăm fonduri pentru a implementa proiecte care să valorifice modelele de bună practică derulate în primul plan de dezvoltare integrat și să încercăm să găsim finanțări prin care să reușim să implicăm mai mult cetățenii în administrația locală.

Accesarea de fonduri europene este o prioritate majoră pentru noi, am dori să găsim, însă, sprijin și din partea comunității și să încercăm demararea de proiecte în parteneriat public-privat în perioada următoare, mărind, astfel, gradul de absorbție al acestora la nivel local, metropolitan și regional. Mobilitatea urbană, în special din perspectiva utilizării mijloacelor de transport în comun, reprezintă un deziderat al fiecărei comunități urbane, scopul decongestionării traficului și reducerea poluării urbane fiind preocupări permanente pentru administrația publică locală.”

Impactul implementării acestui pro-

„Deși nu locuiesc în cartierul Alecsandri, sunt interesată de opțiuni noi de transport în comun, pentru a ajunge la serviciu, în zonă. Troleibuzul este rapid și ecologic. Folosesc și acum, ocazional, troleibuzul, dar sunt foarte interesată de traseul cel nou. Ar fi bine să fie cât mai multe proiecte pentru transport în comun și pentru fluidizarea traficului; de exemplu, Centrul Istoric ar fi interesant să fie zonă pietonală accesibilă doar pe jos, cu bicicleta sau, cel mult, cu transport în comun.” Maria — studentă Baia Mare

iect pentru locuitorii frumoasei așezări maramureșene va fi considerabil și va aduce beneficii substanțiale, prin fluidizarea circulației, prin diminuarea gradului de poluare, inclusiv a celei fonice, și prin îmbunătățirea aspectului urbanistic, pentru că, tot în cadrul acestui proiect, se vor reorganiza iluminatul public și dotările de mobilier urban pe traseul troleibuzelor. Dacă, la toate acestea, adăugăm economiile care vor fi făcute la costurile de transport și vom lua în calcul crearea locurilor de muncă, 35 în faza de execuție și 18 în faza de exploatare, realizăm beneficiile directe, pe care implementarea unor astfel de proiecte le aduce comunității.

FIȘA TEHNICĂ A PROIECTULUI

► Denumire proiect:

„Îmbunătățirea transportului public urban prin extinderea rețelei de troleibuz și a infrastructurii aferente în Municipiul Baia Mare - cartier Vasile Alecsandri”

► **Beneficiar:** Primăria Baia Mare Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară 1, „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbane de creștere”

► **Valoare totală proiect:** 17.907.508 lei

► **Valoare nerambursabilă (FEDR):** 9.786.312 lei

► **Finanțare de la bugetul național:** 2.149.700 lei

► **Cofinanțare de la bugetul local:** 243.592 lei

► **Perioada de implementare:** 20.09.2011 - 20.02.2014



Strada Mihai Eminescu, Tronson D-E

Regio în România

 Florian SCHIPONCA

» „Lifting” pentru infrastructura de transport public în Capitala Olteniei

RITMUL TREPIDANT AL DEZVOLTĂRII NU AVEA CUM SĂ OCOLEASCĂ CAPITALA OLTENIEI, MUNICIPIUL CRAIOVA. AL ȘASELEA ORAȘ AL ȚĂRII, DUPĂ NUMĂRUL DE LOCUITORI, CENTRU ECONOMIC ȘI INDUSTRIAL CU MARE POTENȚIAL ÎN DOMENIUL INDUSTRIEI ENERGETICE, AL INDUSTRIEI ELECTROTEHNICE ȘI, MAI ALES, ÎN DOMENIUL CONSTRUCȚIILOR DE MAȘINI, VECHEA CETATE A BĂNIEI ESTE MAI TÂNĂRĂ CA NICIODATĂ. ADĂUGÂND AICI MEDIUL ACADEMIC PUTERNIC, DE TRADIȚIE, ȘI CEL CULTURAL, DE EXCEPȚIE, POLUL DE CREȘTERE CRAIOVA NE OFERĂ DIMENSIUNEA COMPLETĂ A ATRACTIVITĂȚII DE CARE SE BUCURĂ ÎN RÂNDUL INVESTITORILOR, AL VIZITATORILOR ȘI, DE CE NU, ÎN RÂNDUL PROPRIILOR LOCUITORI.

Un oraș cu un ritm de viață atât de alert are nevoie, în primul rând, de o infrastructură a transportului în comun modernă și rapidă, adaptată nevoilor reale ale locuitorilor săi.

Regio - Programul Operațional Regional, prin axa prioritară 1, *Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor*, aduce o contribuție extrem de importantă la realizarea planului de îmbunătățire și modernizare a infrastructurii de transport în comun din Capitala Olteniei, odată cu finanțarea proiectului „Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de Creștere Craiova”.

Proiectul conține trei loturi, după cum urmează:



✓ lotul 1 - Modernizarea căii având dublă linie de tramvai pe B-dul Decebal, în lungime de 1.630 m;

✓ lotul 2 - Realizarea sistemului integrat pentru managementul traficului în cele 16 intersecții existente pe axa Calea București - B-dul Nicolae Titulescu - Calea Severinului;

✓ lotul 3 - Modernizarea căii simple a liniei de tramvai pe Calea București, B-dul Nicolae Titulescu, Calea Severinului, inclusiv bucla de întoarcere prin pasajul denivelat Electroputere, cu acces către depoul de tramvaie, în lungime de 10.878 m.

Contractele pentru loturile 1 și

3 au fost semnate și lucrările de modernizare a liniilor de tramvai au demarat, urmând ca, pe măsură ce acestea se vor apropia de finalizare, să se realizeze și sistemul pentru management al traficului în cele 16 intersecții ale traseului care face legătura între platformele industriale Nord-Vest și Sud-Est. Realizarea acestui sistem, care face obiectul lotului 2, va presupune instalarea de stâlpi cu semafoare automate pentru dirijarea circulației, bucle inductive de detecție a intensității traficului și lucrări de semnalizare rutieră.

Pentru revista Regio, Forin Sma-

Regio în România

 FIȘA TEHNICĂ A PROIECTULUI
Proiect: „Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de Creștere Craiova”
Beneficiar: Municipiul Craiova
Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară 1 - „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere”
Valoare totală proiect: 60.228.233 lei
Valoare nerambursabilă (FEDR): 38.992.441 lei
Finanțare de la bugetul național: 20.085.997 lei
Cofinanțare de la bugetul local: 1.149.795 lei

randache, managerul tehnic al proiectului, a făcut o scurtă prezentare a stadiului actual al lucrărilor:

„Transportul public de călători în Municipiul Craiova este asigurat, în principal, de RAT Craiova, care dispune de o rețea de linii de tramvai și una de autobuze ce cuprind atât un traseu inelar, care străbate cele patru zone industriale, traversând cartierul Craiovița Nouă - Gară - Pasajul Electro - zona industrială de Est - Str. Caracal - Parcul Romanescu - Str. Brestei, cât și mai multe linii de autobuze cu caracter radial - concentric.

Relația de transport Est - Vest, respectiv Calea Severinului, B-dul Nicolae Titulescu și Calea București, este traversată de o linie de tramvai.

Obiectivul general al proiectului Regio constă în îmbunătățirea

accesibilității locale a forței de muncă angajate pe cele două mari platforme industriale ale polului de creștere Craiova, cu impact direct asupra creșterii competitivității economice din Zona Metropolitană Craiova, ca urmare a reabilitării infrastructurii de transport public în comun.

Calea București - B-dul Nicolae Titulescu - Calea Severinului reprezintă cele mai importante artere de circulație din municipiu, fiind în continuarea Drumului Național nr. 65 și preluând, astfel, tot traficul ușor care se deplasează pe direcțiile București - Craiova - Drobeta Turnu Severin, prin intermediul celor trei bulevarde.

Odată cu modernizarea căii de rulare a tramvaiului, se impune corelarea circulației tramvaielor cu circulația generală (vehicule și pietoni), prin acordare de prioritate tramvaielor. De asemenea, este necesară realizarea unui management al traficului pentru întregul parc de tramvaie, cu scopul eficientizării orarelor de circulație a acestor mijloace de transport.

Durata de execuție a acestei componente este de 12 luni, iar începerea lucrărilor va fi în concor-

danță cu lucrările de reabilitare a liniei de tramvai pe Calea București - B-dul N. Titulescu - Calea Severinului, astfel încât aceste lucrări să fie corelate.”

În urma implementării celor trei loturi ale proiectului, va crește substanțial mobilitatea locuitorilor, a forței de muncă către cele două platforme industriale unde sunt sediile celor mai importanți agenți economici. Se vor înregistra reduceri importante ale timpului necesar transportului, atât electric cât și auto, datorită fluidizării circulației prin sistemul de management integrat al traficului, fapt care va duce, pe cale de consecință, la reduceri ale consumului de carburanți și ale emisiilor de noxe. Se așteaptă o creștere a numărului celor care vor utiliza transportul public în detrimentul autoturismului personal și o creștere a numărului de locuri de muncă, pe cele două platforme industriale, care vor deveni mult mai accesibile.

Perioada de implementare a proiectelor este de 34 de luni, dar, având finanțarea asigurată, harnici și ambițioși, oltenii sunt capabili să finalizeze lucrările înainte de termen.



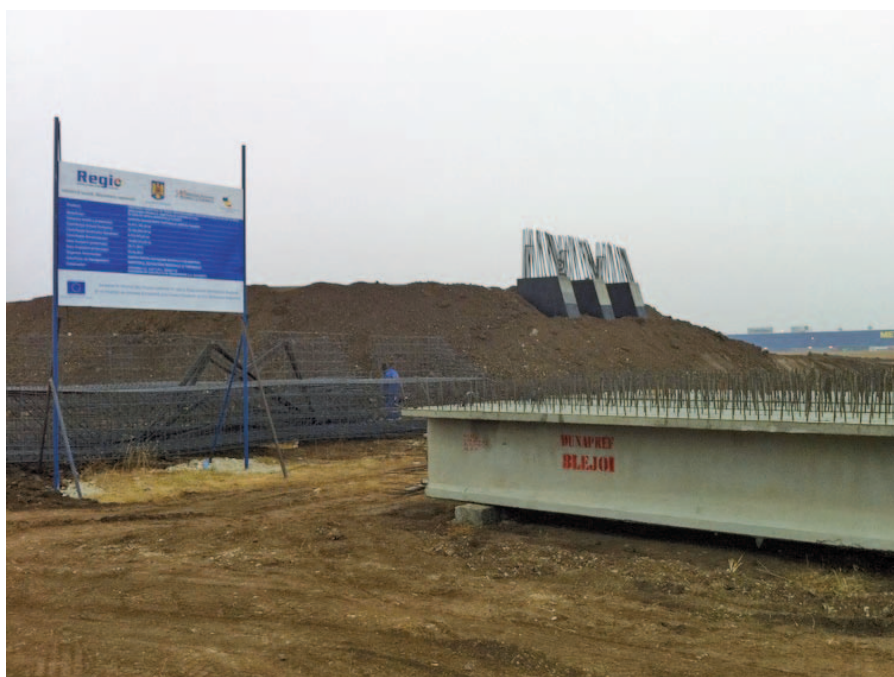
Regio în România

 Carmen IVANOV

» Drumul de centură în zona Ploiești Nord, realizat prin Regio

DE LA FINALUL ANULUI 2012, CEI CARE MERG SPRE PLOIEȘTI CU MAȘINA POT FACE ACEST LUCRU MAI UȘOR ȘI MAI REPEDE, PE UN DRUM MODERNIZAT PRIN FONDURI REGIO, ALEGÂND DRUMUL JUDEȚEAN DE CENTURĂ 236. ÎN CONDIȚIILE ÎN CARE TIMPUL ESTE PREȚIOS PENTRU FIECARE DINTRE NOI, INDIFERENT CĂ VORBIM DESPRE OAMENI DE AFACERI, STUDENȚI SAU SIMPLI ANGAJAȚI, UN DRUM BUN ȘI O RUTĂ ALTERNATIVĂ PENTRU A AJUNGE DINTR-O ZONĂ ÎN ALTA NE VOR AJUTA SĂ SCUTIM BANI DE BENZINĂ ȘI, CEL MAI IMPORTANT, SĂ CÂȘTIGĂM TIMP.

DJ 236, care a fost realizat cu fonduri nerambursabile prin Programul Operațional Regional 2007-2013, preia traficul din zona de Nord a municipiului Ploiești, dar și din zonele complexelor comerciale de lângă oraș: Metro, Carrefour, Ploiești Shopping City. Această arteră este importantă pentru decongestionarea traficului și pentru a crește atractivitatea zonei. Proiectul dispune de o infrastructură modernă, după ultimele reglementări ale Uniunii Europene, și ajută la intensificarea legăturilor comerciale intra-



regionale ale municipiului Ploiești cu DN1 și DN1B și, în continuare, cu zona periurbană. În același timp, mediul de afaceri va fi sprijinit prin facilitarea accesului la centrele comerciale prioritare și la principalele noduri de trafic. Mai mult, turiștii din București care se îndreaptă spre stațiunile din Valea Prahovei au o cale mai ușoară de acces, iar timpul petrecut pe drum e mult redus datorită șoselei de centură. Numai într-un singur

week-end, în perioada sărbătorilor de Paște, peste 10.000 de turiști au ajuns cu autoturismul în stațiunile de pe Valea Prahovei, potrivit Poliției Rutiere. Se poate observa, astfel, că era necesară construirea Drumului Județean 236, nu doar pentru fluidizarea traficului, ci și pentru că un număr mai mare de turiști înseamnă cheltuieli mai mari în servicii de turism, deci mai mulți bani pentru bugetul de stat.



Regio în România



FIȘA TEHNICĂ A PROIECTULUI

► Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa Prioritară 1, *Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere*

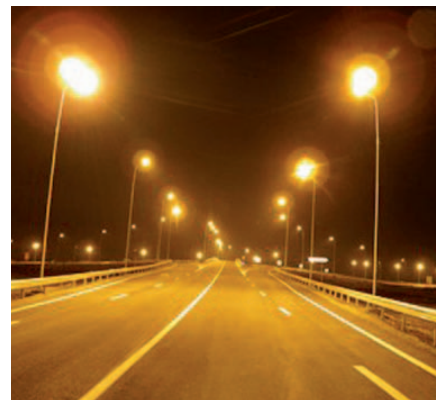
► **Beneficiar:** Consiliul Județean Prahova

► **Valoarea totală a proiectului:** 43.912.185 lei

► **Valoarea eligibilă a proiectului:** 27.835.539 lei

DRUMUL JUDEȚEAN 236, CONSTRUIT CU FONDURI NERAMBURSABILE

Contractul de finanțare pentru construcția acestui drum are o valoare totală de 43.912.185 lei, din care, valoarea eligibilă a proiectului



este de 27.835.539 lei. Durata de implementare a fost de 31 de luni, iar proiectul a cuprins construirea drumului județean de centură, a unei bretele de acces și a unui pasaj subteran.

În condițiile în care România e ușor deficitară la capitolul construcții de infrastructură rutieră, trebuie precizat că, în cazul acestui proiect, lucrurile s-au derulat altfel. Lucrările la DJ 236, unul dintre cele mai

importante proiecte de modernizare și fluidizare a traficului din Prahova, s-au finalizat, cu succes, cu 4 luni înainte de termenul anticipat la demararea lucrărilor.

Drumul de centură are 2,05 kilometri, la care se adaugă alți 1,44 kilometri, reprezentând bretelele de acces, DJ 236 fiind prevăzut și cu un pasaj supratran de 104,9 metri, peste DN1.



Regio în România

 Vlad IONESCU

Capitala Moldovei - Tramvai modernizat din bani europeni

„Poate cea mai periculoasă cale de rulare a tramvaielor, totodată și cea mai uzată, este, cu siguranță, porțiunea de șină ce duce spre Dancu. Infrastructura șubredă poate conduce oricând la un eveniment neplăcut în circulația tramvaielor spre acea zonă tranzitată de mii de persoane.”

În aceste cuvinte descria cotidianul „Bună ziua, Iași”, în luna septembrie a anului trecut, situația dramatică prin care trece transportul în comun din capitala Moldovei. Riscul accidentelor, infrastructura învechită, șinele de tramvai strâmbе, înfundate în asfaltul crăpat, confortul ca și inexistent al pasagerilor, toate au dus la o singură concluzie a autorităților locale: ceva trebuie făcut. Și nu peste câțiva ani, ci acum. Urgent. Și, cum studiile și calculele financiare au arătat că o modernizare durabilă a căii de rulare a tramvaielor costă

mult - aproape 90 de milioane de lei - mult prea mult față de cât poate suporta bugetul local, soluția putea veni doar dintr-o direcție: fondurile europene nerambursabile.

MODERNIZAREA LINIEI DE TRAMVAI

Sub denumirea „Modernizarea rețelei de linii de tramvai în polul de creștere”, proiectul despre care vorbim continuă programul de refacere a infrastructurii transportului public cu tramvaiul din Iași. Acum este în plan refacerea căii de rulare a tramvaielor pe traseul Bazar - Doi Băieți. Mai exact, proiectul are ca obiectiv reconstruirea a aproape 10 kilometri de linie dublă de tramvai în zonele bulevardelor Nicolae Iorga și Primăverii, dar și pe Calea Chișinăului, pe bulevardul Metalurgiei și pe strada Vasile Lupu. Adică unele dintre cele mai accesate și aglomerate zone ale Iașului. Mii

de oameni folosesc zilnic tramvaiul în aceste puncte cheie din orașul moldav. Și inițiativa nu se oprește aici. Autoritățile intenționează să aducă bănci noi și să reamenajeze spațiile verzi de-a lungul liniei de tramvai, pe o suprafață de peste 15 mii metri pătrați. Totul va fi gata în aproximativ doi ani și jumătate.

„Este cel de-al nouălea proiect semnat de Municipiul Iași. Ne consolidăm, astfel, poziția în fruntea orașelor - pol de creștere, în ceea ce privește accesarea fondurilor europene nerambursabile. Este un proiect foarte mare, ambițios și va presupune un efort considerabil, dar continuăm și prin aceste investiții programul de modernizare a transportului public cu tramvaiul” - spunea, încântat de reușita proiectului, primarul Gheorghe Nichita.

CIFRELE PROIECTULUI:

- suprafață platformă linie cale tramvai - 33.610 metri pătrați
- lungime linie tramvai cale simplă - 9,9 kilometri
- suprafață zone verzi pe platforma liniei - 15.010 metri pătrați



În afara cifrelor seci de mai sus, proiectul aduce extrem de multe beneficii. Și nu putem să nu le subliniem în cadrul articolului de față. În primul rând, datorită căii de rulare noi, realizate cu materiale de ultimă generație, ieșenii vor fi mult mai în siguranță. Poliția rutieră estimează că numărul accidentelor

Regio în România

FIȘA TEHNICĂ A PROIECTULUI

► **Proiect:** Modernizarea rețelei de linii de tramvai în polul de creștere

► Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa Prioritară 1, *Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor - poli urbani de creștere*

► **Valoare totală proiect:** 89.430.416 lei

► **Valoare eligibilă:** 87.641.808 lei

► **Contribuția beneficiarului:** 1.788.608 lei

va scădea semnificativ. Un punct de vedere extrem de important, în condițiile în care în întreaga Europă se propun anual zeci de măsuri de siguranță rutieră. Pe de altă parte, viteza de circulație a tramvaielor în zonă va crește, astfel că oamenii vor ieși din nou în câștig. Nu vor mai pierde multă vreme în drumul spre și de la serviciu. Tramvaiele vor veni mai des, vor merge mai repede, iar siguranța va fi mult ridicată.

Pe de altă parte, ca la orice infrastructură veche și depășită fizic și moral, în acest moment lucrările de exploatare, întreținere și reparații ale căii de rulare existente presupun alocarea de sume de bani uriașe. Odată cu inaugurarea noului proiect, toți acești bani vor fi economisiți. Toate cheltuielile de

mai sus se vor diminua considerabil, astfel încât primăria nu va mai fi nevoită să smulgă bucăți importante din buget, doar ca să peticească o haină veche și demodată.

Un beneficiu important, pe care nu-l putem trece cu vederea, este confortul pasagerilor. Gradul de civilizație în transport va fi unul demn de secolul XXI. De asemenea, proiectul va îmbunătăți parametrii de mediu afectați de transportul public. Pe scurt, vor fi reduse noxele, zgomotul și vibrațiile produse prin exploatarea tramvaielor din zonă. În plus, datorită șinelor noi, vagoanele vor avea viață mai lungă, pentru că nu vor mai fi supuse tensiunilor provocate de curbarea, adâncirea și denivelările liniilor de tramvai.



Regio în România

Bogdan IONESCU

CU SPRIJINUL REGIO,

Un sistem ultramodern de monitorizare a transportului în comun, la Brașov

AM VĂZUT, ZILELE TRECUTE, PE BLOGUL UNUI PRIETEN JURNALIST, O COLECȚIE DE FOTOGRAFII DIN CÂTEVA MARI ORAȘE ALE ROMÂNIEI. GĂSELNIȚA AUTORULUI (POZELOR SAU MONTAJULUI) ESTE ACEEA CĂ FOTOGRAFIILE SUNT LUATE CAM DIN ACELEAȘI UNGHIIURI, LA DISTANȚĂ DE APROXIMATIV 15-20 ANI UNA DE ALTA. CEEA CE ȘOCHEAZĂ PRIVITORUL NU SUNT NEAPĂRAT CLĂDIRILE SAU MĂRIMEA ORI STRĂLUCIREA FIRMELOR, CI EVOLUȚIA INCREDBILĂ A AUTOBUZELOR, TROLEIBUZELOR SAU A TRAMVAIELOR. DE LA VEHICULELE DEȘELATE ȘI RUGINITE DE ACUM DOUĂ DECENII, LA CELE MODERNE, LUCIOASE, PURTÂND PE CALANDRU SIGLELE UNOR FABRICANȚI CARE SE CONFUNDĂ CU ISTORIA AUTOMOBILULUI. ESTE UNA DINTRE CELE MAI VIZIBILE EVOLUȚII CARE, DINCOLO DE ASPECTUL ESTETIC, A CONTRIBUIT MULT LA RESTAURAREA DEMNITĂȚII PUBLICULUI: CONDIȚII DE

TRANSPORT CIVILIZATE, LIPSA AGLOMERĂȚIEI, SIGURANȚA CĂLĂTORIEI.

Municipiul Brașov nu a făcut excepție. Acum câțiva ani a fost înlocuit întregul parc auto al Regiei Autonome de Transport, cu autobuze și troleibuze moderne. Odată schimbată fața transportului în comun, următoarea etapă de dezvoltare a sectorului nu putea veni decât firesc. Căci ce folos aduce un vehicul care poluează puțin și se deplasează silențios și lin, dacă petrece timp în ambuteiaje, întârzie sau se mișcă cu viteza melcului? Astfel, autoritățile locale au lansat un proiect de management informatizat al transportului public din municipiu.

Noul sistem va contribui la fluidizarea traficului, scăderea duratei medii a unei călătorii și va oferi utilizatorilor o experiență mai confortabilă. Proiectul, în valoare totală de peste 31,5 milioane de lei, a fost selectat pentru finanțare Regio, ținându-se cont de contribuția



sistemului integrat de management al transportului în comun la scăderea congestiei, a poluării și a consumului de energie și la creșterea calității vieții populației brașovene. Investiția se va concretiza în înființarea unui dispecerat informatizat,

Regio în România



FIȘA TEHNICĂ A PROIECTULUI

► **Proiect:** Managementul informatizat al sistemului de transport în comun în Municipiul Brașov

► **Program:** Programul Operațional Regional 2007-2013

► **Valoarea proiectului:** 31.596.105 lei

► **Valoare totală eligibilă:** 20.748.285 lei

► **Suma solicitată:** 20.333.319 lei, din care:
- din Fondul European pentru Dezvoltare Regională: 16.671.247 lei
- din buget național: 3.662.072 lei

► **Contribuția proprie la cheltuielile eligibile:** 414.965 lei

instalarea de receptoare/emitoare GPS pe fiecare autobuz, modernizarea a 119 stații de așteptare, montarea de panouri cu afișaj electronic în fiecare stație, pe care vor fi afișate informații în timp real, sisteme de supraveghere video, 30 de centre automate de vânzare de bilete, instalarea unui sistem inteligent de validare a dreptului de călătorie, constituit din cartele electronice și lectoare de proximitate ale acestora (cartela nu trebuie scoasă din buzunar sau din geantă pentru a fi recunoscută de aparatul „de taxat”).

Beneficiile directe și indirecte ale implementării acestui proiect vor apărea imediat. În primul rând, durata medie a unei călătorii va scădea, va crește numărul persoanelor care utilizează transportul în comun. De asemenea, va crește durata de exploatare a parcului auto și vor scădea consumul de carburant și emisia de gaze poluante.



„Cred că trebuie să fim preocupați de consumul de energie și să stabilim ce ar fi de făcut pentru eficientizarea acestui consum. În domeniul transportului public, am modernizat deja cea mai mare parte a parcului auto RAT și ne gândim la extinderea rețelei de transport în zona metropolitană. Vrem să implementăm aceste proiecte și să dăm un exemplu de bună practică, pe care să îl preia și alte comunități”, a declarat primarul George Scripcaru.



Regio în România

Regiunile României sărbătoresc Ziua Europei

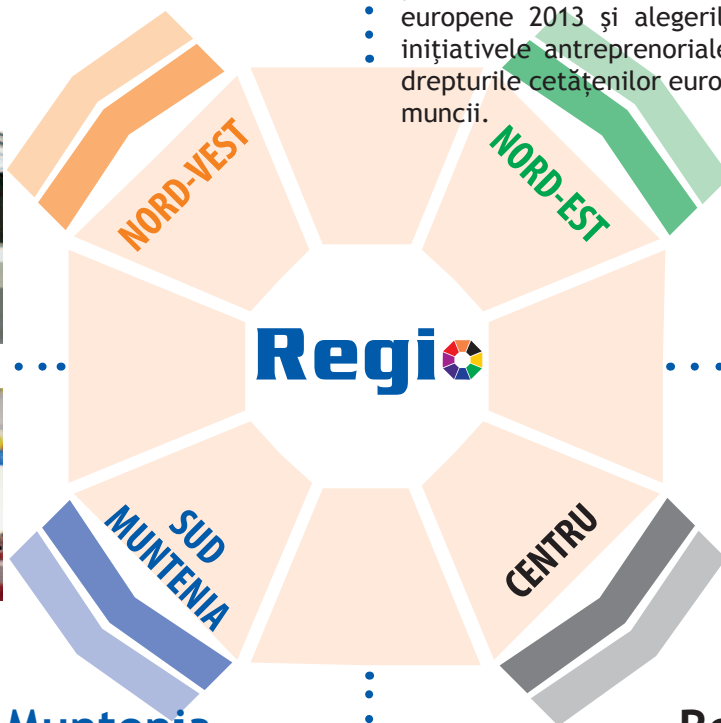
Regiunea Nord-Vest

Regiunea Nord-Vest, în parteneriat cu Centrul Regional Europe Direct Transilvania de Nord, Institutul Francez din Cluj-Napoca și Primăria Municipiului Cluj-Napoca, a organizat evenimentul care a reunit Zilele Regio Transilvania de Nord, ziua Europei și anul european al cetățenilor, la Centrul de Cultură Urbană Casino (Parcul Central din Cluj-Napoca). La mesele rotunde și la evenimentele pentru publicul larg au participat sute de persoane, cărora le-au fost prezentate proiecte finanțate prin Regio.



Regiunea Nord-Est

Regiunea Nord-Est împreună cu Centrul Europe Direct Nord-Est, Inspectoratul Școlar Neamț, Colegiul Național Petru Rareș, Rețeaua EURES și Rețeaua Enterprise Europe Network au organizat un eveniment pentru a stimula cetățenia activă și participativă, în context european. Cu această ocazie, a avut loc și relansarea Centrului Europe Direct Nord-Est, cu noi centre de informare europeană 2013-2017. Evenimentul a fost marcat, simbolic, prin plantarea unui copac în curtea centrului, de către un grup de elevi. Evenimentul a inclus și o dezbatere pe următoarele teme: anul cetățeniei europene 2013 și alegerile europarlamentare 2014, inițiativele antreprenoriale în cadrul pieței comune, drepturile cetățenilor europeni și mobilitatea pe piața muncii.



Regiunea Sud Muntenia

ADR Sud Muntenia a organizat un eveniment dedicat Zilei Europei, denumit simbolic „Steluțe pe cerul Europei”. Peste 30 de elevi din clasele II - IV, de la Liceul Teoretic „Mihai Eminescu” din Călărași, de la Școala cu clasele I - VIII nr. 5 „Nicolae Titulescu” din Călărași și de la Școala cu clasele I - VIII nr. 1 din Modelu au realizat o expoziție de colaje pe tema „Vacanța mea europeană”, reprezentând simboluri naționale din statele europene, și au susținut recitaluri de cântece și dansuri tradiționale din țările membre ale Uniunii Europene. Evenimentul a avut ca scop promovarea unei gândiri europene și popularizarea fenomenului de „Uniune Europeană” în rândul celor mici.

Regiunea Centru

ADR Centru a premiat elevii participanți la concursul „Societatea românească - Societatea europeană”. Proiectul a fost derulat de ADR Centru, alături de Inspectoratul Școlar Județean Alba, Biblioteca județeană „Lucian Blaga” Alba Iulia, Direcția Județeană pentru Cultură și Patrimoniu Național Alba, Palatul Copiilor Alba și Liceul Economic „Dionisie Pop Marțian”. Timp de un an, scopul proiectului a fost să transmită și să implice elevii liceelor din județul Alba în procesul de conștientizare al apartenenței României la sistemul de valori al UE și în procesul de cunoaștere a drepturilor lor, în calitate de cetățeni europeni. Peste 20 de lucrări au participat la concurs și 5 dintre acestea au fost premiate în cadrul Târgului de Carte „Alba Transilvania”.

Regio în România

ADR SV Oltenia a pus bazele Microregiunii „Oltenia Danubius”

ADR SV Oltenia a participat, în luna mai, în cadrul Consiliului Local al Municipiului Calafat, la o primă întâlnire a Grupului Tehnic de Lucru pentru elaborarea Strategiei de dezvoltare teritorială integrată a micro-regiunii „Oltenia Danubius”. Strategia va permite autorităților publice locale din arealul vizat să atragă finanțări, să genereze creștere economică, să valorifice potențialul Dunării, protejând, în același timp, ecosistemele existente și mediul înconjurător. În cadrul întâlnirii de lucru s-au pus bazele unui parteneriat interinstituțional pe termen lung, s-au abordat oportunitățile arealului și problemele comune și s-au diseminat experiențe și bune practici.

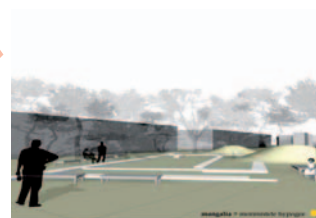


Banca Mondială a participat la ședința Consiliului pentru Dezvoltare Regională Vest

ADR Vest, împreună cu Banca Mondială, a participat, în luna aprilie, la ședința CDR Vest, unde au fost prezentate rezultatele intermediare ale studiului privind competitivitatea Regiunii Vest. Printre aspectele importante subliniate de studiul Băncii Mondiale a fost faptul că Regiunea Vest este printre cele mai dezvoltate din cele opt regiuni de dezvoltare (nivel NUTS-II). Sectoarele auto, de textile și încălțăminte reprezintă cei trei mari angajatori din Regiunea Vest și locurile de muncă din sectorul auto sunt mai numeroase decât totalul locurilor de muncă din următoarele zece sectoare de producție, combinate.

Callatis - Istorie la malul Mării Negre

La sediul ADR Sud-Est s-a semnat, în luna aprilie, contractul de finanțare pentru implementarea proiectului „Callatis - Istorie la malul Mării Negre - Măsurile de conservare, restaurare și punere în valoare a patrimoniului istoric și cultural al Municipiului Mangalia”. În cadrul acestui proiect, vor fi restaurate următoarele: zidul de incintă nordic - tronson estic și bazilica siriană, colțul de nord-vest al incintei romano-bizantine și edificiile suprapuse, precum și mormintele paleocreștine de tip hypogeu, din incinta cetății Callatis. De asemenea, vor fi realizate trei amenajări peisagistice, precum și infrastructura de acces la monumentele istorice și se vor crea locuri de muncă permanente și temporare, pentru operarea parcului arheologic Callatis.



Ziua Europei

ADR București - Ilfov a organizat, în colaborare cu Centrul InfoEuropa din cadrul Ministerului Afacerilor Externe, un eveniment dedicat „Zilei Europei”. Prima parte a evenimentului a constat în susținerea de prezentări de către experții ADR BI, referitoare la „Semnificația zilei de 9 mai”, „Fondurile europene destinate României” și „Situția Regio”. În cea de-a doua parte a evenimentului, elevii de la școlile generale din Ciolpani și Dascălu au participat la un spectacol de circ susținut de către tinerii de la Fundația Parada. După acest spectacol, elevii au participat la un concurs de desene pe asfalt, cu tema „9 Mai - Ziua Europei”. Toți elevii au primit premii și broșuri cu tematică europeană și Regio.

Regio în România

 Carmen IVANOV

De ce bucureștenii ar trebui să aleagă transportul în comun


În condițiile în care, cel puțin la nivelul capitalei, există o creștere constantă a numărului de autoturisme, chiar dacă acestea folosesc tehnologii performante în privința emisiilor poluante, acest lucru nu este suficient și asta pentru că traficul în orele de vârf este năucitor în București. Dacă locuiești departe de locul în care lucrezi, poți petrece în trafic între două și patru ore și jumătate pe zi, ceea ce face ca, pentru o persoană care lucrează opt ore, timpul să fie insuficient. Nu vorbim de un caz particular, ci de sute de mii de persoane care își petrec jumătate din timpul liber în mașină. Multe dintre statele europene încearcă să direcționeze populația către transportul public sau transportul cu bicicleta. E drept, poate mai puțin confortabil, dar, cu siguranță, în anumite cazuri, mult mai rapid. Pentru cei care optează pentru transportul cu metroul, dacă au norocul să locuiască și să lucreze în zonele unde există un asemenea mijloc de transport, totul este mult mai simplu, pentru că nu există



semafoare, nu există ambuteiaje și nu trebuie să cauți loc de parcare. În București, este, probabil, cel mai eficient mod de a călători prin oraș, iar prețul biletelor este foarte mic, dacă îl comparăm cu costul pe care l-am plăti pe carburant, în condițiile în care am merge cu autoturismul personal. La nivel european, prețul unei călătorii cu metroul în România este unul dintre cele mai mici, dar există și un dezavantaj, metroul nu acoperă toate zonele Capitalei. Cei care lucrează la Piața Presei, spre exemplu, trebuie să schimbe mijlocul de transport dacă doresc să folosească metroul, pentru că acesta nu ajunge direct la destinație. Același lucru se întâmplă și cu cartierul Drumul Taberei, unde lucrările la Magistrala 5 de metrou au fost întrerupte din cauza lipsei de fonduri. Vestea bună este că, în luna martie a acestui an, premierul României, Victor Ponta, a anunțat că lucrările la metroul Drumul Taberei vor fi reluate și vor continua cu finanțare asigurată din creditul Băncii Europene de Investiții și din fonduri guvernamentale. Această



magistrală va avea o lungime de aproximativ șase kilometri și nu mai puțin de 300 de mii de oameni din sectoarele 5 și 6 se vor putea bucura de beneficiile acestui mijloc de transport în comun. Unul dintre orașele pe care l-aș da exemplu este Oxford, Anglia,

 Bucureștiul are a patra cea mai mare rețea de transport public din Europa. Operată de două regii autonome, Metrex și RATB, rețeaua este folosită de peste două milioane de călători zilnic. Rețeaua de metrou măsoară puțin sub 70 de kilometri și este deservită de 59 de stații și transportă, în medie, o jumătate de milion de pasageri pe zi. RATB-ul operează 121 de linii de autobuz, 21 de linii de tramvai, 3 linii de metrou ușor și 19 linii de troleibuz, care transportă 1,7 milioane de pasager.

Regio în România

➤ În București sunt înmatriculate 20% din numărul total de autovehicule înmatriculate în România (date din 2010). Capitala este străbătută de 400 de kilometri de piste de biciclete, dar, din cauza lipsei locurilor de parcare, multe dintre acestea sunt blocate de autoturisme. În prezent, Primăria Capitalei a lansat o dezbatere publică pentru îmbunătățirea și extinderea rețelei de piste de biciclete.

acolo unde, din cauza numărului mare de mașini, peste 60 la sută dintre locuitorii campusurilor din acest oraș universitar folosesc bicicleta ca mijloc de transport. În București, piste pentru bicicliști reprezintă un proiect ce pare a fi veșnic neterminat. Acestea sunt ori amplasate prost, ori nu există, ori, dacă există, sunt prevăzute cu gropi în trotuar și cu dâmburi ce pot duce la accidentarea celor care le folosesc. Primăria Municipiului București promite că va lucra cu ONG-urile de profil la un studiu de oportunitate pentru dezvoltarea unei rețele de piste pentru bicicliști, pe axele Nord-Sud, între Piața Presei și Piața Sudului și Est-Vest, între Militari și Colentina.

Imaginea de mai sus poate părea zugrăvită în culori prea sumbre. Obiectiv vorbind, Bucureștiul se confruntă cu aceleași probleme pe care le au și celelalte metropole europene. Modernizarea infrastructurii de transport se lovește de trei obstacole majore. Primul obstacol este și cel care dă farmec și caracter orașelor vechiului continent: istoria. Metropolele noastre sunt vechi de secole sau chiar milenii. Conservarea clădirilor istorice și prezervarea arhitecturii urbanistice originale sunt prioritare pentru toate administrațiile, iar

edilii trebuie să găsească soluții într-un spațiu urban care nu este de la sine propice transportului mecanic. Al doilea obstacol vine tot dintr-o evoluție pozitivă: creșterea nivelului de trai al locuitorilor a dus la multiplicarea exponențială a numărului automobilelor personale. Liberalizarea pieței, cel de-al treilea obstacol, a dus la o mobilitate fără precedent a forței de muncă, locuitorii orașelor mari din România și din Europa ajungând, în urmărirea oportunităților profesionale, să lucreze la distanțe mari de locuință. O soluție unică și ideală nu se poate aplica fără a afecta cele trei binoame avantaj-problemă menționate mai sus. Astfel, autoritățile locale, naționale și europene apelează la soluții complexe, ale căror rezultate nu sunt întotdeauna evidente sau devin evidente abia când întregul pachet de soluții este implementat.

Revenind la proiectele de decongestionare a capitalei României, beneficiile acestora sunt incontestabile: economii de carburant, scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră, reducerea timpilor de navetă, fluidizarea traficului. Simultan, însă, viziunea unui sistem de transport intraurban sustenabil trebuie să țină cont de dezvoltarea viitoare a metropolei, de reducerea

poluării chimice, vizuale și fonice. Și, în ciuda aparențelor, dacă dăm atenție proiectelor de infrastructură încheiate deja, cum ar fi Pasajul Basarab, suita de pasaje aeriene și subterane de pe DN1, modernizarea centurii de nord ș.a.m.d., vedem că rezultatele sunt din ce în ce mai încurajatoare. În plus, faptul că autoritățile de la Bruxelles dau o mare importanță rezolvării problemelor din transporturi și pun la dispoziție și fonduri prin programe de finanțare, între care și Regio, ne dau speranța că, nu în foarte mult timp, vom locui în orașe în care congestia și poluarea vor fi doar capitole dintr-un manual de istorie.



Bani europeni în Uniunea Europeană

 Bogdan IONESCU

LONDRA

Cu telegondola peste Tamisa

Asemenea tuturor metropolelor, capitala Regatului Unit suferă de afecțiuni comune ale „sistemului circulator”: congestie, poluare, accidente. În ciuda faptului că deține una dintre cele mai dezvoltate și mai bine organizate infrastructuri de transport din lume, Londra face față cu greu fluxului de milioane de locuitori care o iau cu asalt în fiecare zi, în drum spre sau dinspre locurile de muncă.

În încercarea de a rezolva aceste probleme, Compania londoneză de transport (Transport for London) a lansat, în anul 2010, un proiect de construcție a unui traseu de telegondolă pentru traversarea Tamisei. Beneficiind de finanțare europeană, proiectul a fost finalizat și deschis pentru public în vara anului 2012.

Traseul telegondolei, măsurând 1.100 de metri, unește Peninsula Greenwich (pe malul sudic) cu Docurile Regale Victoria (pe malul nordic), ambele puncte terminus fiind localizate în imediata apropiere a unor joncțiuni importante ale

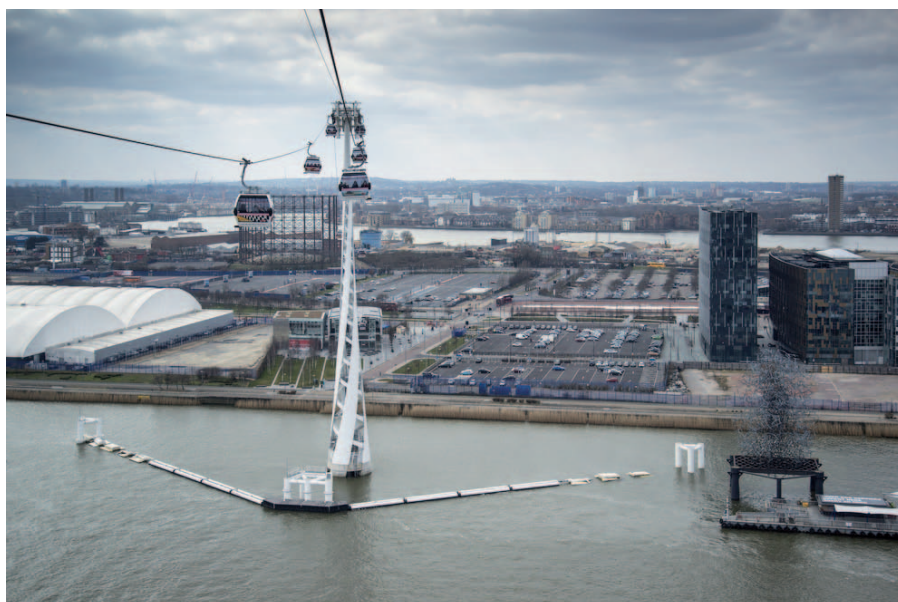


rețelei de transport public. Soluția tehnică aleasă a fost una modernă - monocablu cu cabine detașabile. Cele 36 de gondole pot transporta 10 pasageri fiecare, cu o viteză maximă de șase metri pe secundă (viteza obișnuită de exploatare fiind de 3-4 metri pe secundă), rezultând

o capacitate totală a sistemului de 2.500 de pasageri pe oră. Astfel, durata de așteptare, teoretică, pentru o îmbarcare este de 15 secunde pentru fiecare pasager, iar traversarea nu ia mai mult de șase minute.

De la inaugurare și până în luna februarie a acestui an, telegondola londoneză a transportat aproape două milioane de pasageri peste fluviul Tamisa, media săptămânală fiind, în prezent, de 31 de mii de călători. Vârful de trafic a fost atins în timpul Jocurilor Olimpice de Vară de anul trecut.

Cablul telegondolei este susținut de cinci piloni, dintre care cel mai înalt măsoară 91 de metri, oferind pasagerilor o vedere panoramică a metropolei. De altfel, sistemul de informare și ticketing al telegondolei a împrumutat vocabularul liniilor aeriene: călătoria se numește „zbor”, iar biletele, „tichete de îmbarcare”, la fel ca în aeroporturi. Similitudinile se opresc aici, o



Bani europeni în Uniunea Europeană

FIȘA TEHNICĂ A PROIECTULUI

► **Proiect:** Londra - Telegondolă peste Fluviul Tamisa

► **Program:** Fondul European pentru Dezvoltare Regională, 2007 -2013

► **Beneficiar:** Transport for London

► **Costuri totale:** 90.000.000 euro

► **Finanțare FEDR:** 27.000.000 euro

călătorie cu telegondola fiind, totuși, mai ieftină decât un bilet de avion: 4,3 lire pentru un adult și 2,2 lire pentru copii. *Transport for London* pune la dispoziția pasagerilor și pachetul de 12 bilete „frequent flyer” (utilizatori frecvenți).

Costul total al proiectului - construcție, studiu de fezabilitate, proiectare, exproprieri și amenajări - a fost de 90 de milioane de euro, dintre care 27 de milioane de euro au fost finanțați prin Fondul European pentru Dezvoltare Regională.



Bani europeni în Uniunea Europeană



49 DE MILIOANE DE EURO DE LA UNIUNEA EUROPEANĂ, PENTRU BARCELONA Culoarul de autostradă Bus-HOV va contribui la fluidizarea traficului în metropola catalană



Una dintre destinațiile turistice și culturale cele mai căutate din Uniunea Europeană, Barcelona, plătește prețul propriului succes. Locuitorii capitalei catalane au început să-și părăsească locuințele din metropolă, în favoare caselor din suburbii. Aceasta a dus la creșterea influxului de navetiști către centrul orașului, infrastructura de transport nefiind pregătită să preia surplusul de călători, majoritatea utilizatori ai automobilelor personale. În mod previzibil, durata transportului și ambuteiajele au crescut proporțional. Autoritatea Metropolitană de Transport Barcelona a inițiat un proiect de înființare a unor benzi de circulație dedicate exclusiv autobuzelor și vehiculelor cu trei sau mai mulți pasageri.

Un astfel de proiect este proiectul C-58, denumit după una dintre cele mai aglomerate autostrăzi care face

legătura dintre oraș și suburbiile din nord. Peste 150.000 de vehicule tranzitează, zilnic, autostrada C-58.



Bani europeni în Uniunea Europeană



Costurile acestui proiect sunt pe măsura ambițioaselor sale obiective: peste 115 milioane de euro, și, întrucât C-58 se încadrează în strategia de dezvoltare a rețelelor de transport a Uniunii Europene, a fost selectat pentru finanțare de aproape 50 de milioane de euro. Beneficiile imediate ale implementării proiectului sunt creșterea fluidizării traficului, creșterea utilizării transportului în comun, creșterea vitezei medii de transport, odată cu reducerea riscului de accidente, și creșterea gradului de ocupare a vehiculelor. În bani, aceste beneficii se estimează a fi de peste 3,2 milioane euro anual, echivalent în economii de timp, carburant și reduceri de emisii de gaze cu efect de seră.



FIȘA TEHNICĂ A PROIECTULUI

► **Proiect:** Culoar Bus-HOV în Barcelona

► **Program:** Fondul European pentru Dezvoltare Regională, 2007-2013

► **Cost total:** 115.452.308 euro

► **Finanțare UE:** 49.078.776 euro

(HOV - High Occupancy Vehicles). Culoarul Bus-HOV va ocupa centrul autostrăzii, iar, pentru aceasta, va fi construit un viaduct înălțat deasupra benzilor existente la axul drumului. Pe întreaga secțiune de 6,8 kilometri, autostrada va fi lărgită cu încă o bandă de circulație. Culoarul Bus-HOV se va întinde între intersecția Ripollet, aflată la intrarea în Barcelona, și Bulevardul Meridiana, din centrul metropolei.

49.078.776 euro

finanțare U.E. pentru proiectul „Culoar Bus-HOV în Barcelona”

Scopul proiectului este îmbunătățirea condițiilor de trafic între Barcelona și zona suburbană El Valles, prin creșterea capacității de transport și reducerea congestiei, acestea ducând la încurajarea utilizării transportului în comun și folosirea sustenabilă a automobilelor proprietate personală. C-58 este, până în prezent, cel mai mare, cel mai ambițios și cel mai scump proiect de acest tip al autorităților catalane și va consta în 6,8 kilometri de benzi duble de circulație, dedicate exclusiv autobuzelor și vehiculelor cu cel puțin trei pasageri la bord



Agendă



BUCUREȘTI, 28-29 MAI 2013

Comitetul de Monitorizare al Programului Operațional Regional

Autoritatea de Management a Programului Operațional Regional organizează reuniunea Comitetului de Monitorizare al Programului Operațional Regional. Va fi analizat stadiul implementării programului și vor fi luate decizii cu privire la realocarea fondurilor către domeniile în care valoarea proiectelor depuse depășește suma alocată. Pentru detalii, vă rugăm să consultați www.inforegio.ro



LA NIVEL MONDIAL, 15 Iunie 2013

Ziua Eoliană Mondială

Un eveniment non-profit care are loc în fiecare an și este coordonat de Asociația Europeană de Energie Eoliană și de Consiliul Global de Energie Eoliană, cu scopul de a evidenția puterea energiei eoliene și posibilitățile acesteia de a schimba lumea. În această zi se pot vizita ferme eoliene, se pot purta discuții cu experți în domeniu. De asemenea, se pot afla toate informațiile necesare despre energia eoliană și promovarea acesteia. Pentru mai multe detalii: <http://www.eu2013.ie/events/event-items/globalwindday/>



IRLANDA, DUBLIN, 17-19 Iunie 2013

Competiția Europeană Intel Business

Este o competiție pentru produse inovatoare, tehnologii inteligente și aplicații interactive web&mobile, în: sănătate și aparatură medicală, energie și echipamente de curățenie, oameni și societate, tehnologia informației și comunicațiilor, biotehnologie și nanotehnologie. Premiile constau în: experiența într-un program executiv în Silicon Valley, cu inventatori de renume mondial, îndrumare intensivă și training cu profesioniști în afaceri, oportunități excepționale de networking la nivel global și vizibilitatea media internațională pentru companii. Pentru mai multe detalii:

<http://www.eu2013.ie/events/event-items/associated-20130617intelbusinesschallengeeurope/>

Organismele de implementare și monitorizare a Programului Operațional Regional

AUTORITATEA DE MANAGEMENT PENTRU POR (AM POR) - MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

Str. Apolodor nr. 17, București, Sector 5
Telefon: (+40 37) 211 14 09
E-mail: info@mdrap.ro,
Website: www.mdrap.ro, www.inforegio.ro

ORGANISME INTERMEDIARE POR

Agencia pentru Dezvoltare Regională Nord-Est (ADR Nord-Est)

Str. Lt. Drăghescu nr. 9, Piatra Neamț, județ Neamț, cod poștal 610125
Telefon: 0233 218071, Fax: 0233 218072
E-mail: adnrdest@adnrdest.ro
Website: www.adnrdest.ro

Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Est (ADR Sud-Est)

Str. Anghel Saligny nr. 24, Brăila, județ Brăila, cod poștal 810118
Telefon: 0339 401018, Fax: 0339 401017
E-mail: adrse@adrse.ro
Website: www.adrse.ro

Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud Muntenia (ADR Sud Muntenia)

Str. General Constantin Pantazi, nr. 7A, cod poștal 910164 Călărași, România
Telefon: 0242 331769, Fax: 0242 313167

E-mail: office@adrmuntenia.ro
Website: www.adrmuntenia.ro

Agencia pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia (ADR SV Oltenia)

Str. Alea Teatrului, nr. 2A, Craiova, județ Dolj, cod poștal 200402
Telefon: 0251 418240, Fax: 0251 412780
E-mail: office@adroltenia.ro
Website: www.adroltenia.ro

Agencia pentru Dezvoltare Regională Vest (ADR Vest)

Str. Proclamația de la Timișoara nr. 5, Timișoara, județ Timiș, cod poștal 300054
Tel/Fax: 0256 491923
E-mail: office@adrvest.ro
Website: www.adrvest.ro

Agencia pentru Dezvoltare Regională Nord-Vest (ADR Nord-Vest)

Sat Rădaia nr. 50, comuna Baci, județ Cluj, cod poștal 400111
Telefon: 0264 431550, Fax: 0264 439222
E-mail: adrvn@mail.dntcj.ro
Website: www.nord-vest.ro

Agencia pentru Dezvoltare Regională Centru (ADR Centru)

Str. Decebal nr. 12, Alba Iulia, județ Alba, cod poștal 510093
Tel: 0258 818616/int. 110, Fax: 0258 818613

E-mail: office@adrcentru.ro
Website: www.adrcentru.ro

Agencia pentru Dezvoltare Regională București Ilfov (ADR București Ilfov)

Str. Mihai Eminescu, nr. 163, et. 2, Sector 2, cod poștal 020555, București
Telefon: 021 313 8099, Fax: 021 315 9665
E-mail: contact@adrbi.ro
Website: www.adrbi.ro, www.regioadrbi.ro

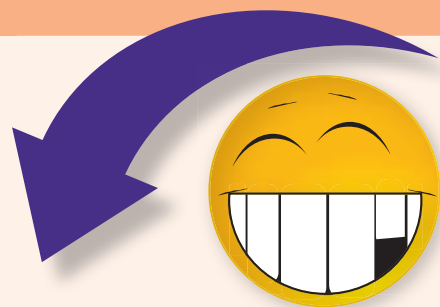
ORGANISM INTERMEDIAR PENTRU TURISM (Autoritatea Națională pentru Turism)

Bld. Dinicu Golescu, nr. 38, Poarta C, sector 1, cod poștal 010873, București
Telefon: 0372/ 144 018, Fax: 0372/ 144 001
Email: adita.stanca@mturism.ro

CENTRUL DE INFORMARE PENTRU INSTRUMENTE STRUCTURALE (Autoritatea pentru Coordonarea Instrumentelor Structurale)

Bd. Iancu de Hunedoara nr. 54B, Sector 1, București
HELP DESK: Număr scurt 021 9340 (număr cu tarif normal)
Program de lucru:
L-V 10:00-18:00, S 10:00-16:00
E-mail: contact@fonduri-ue.ro

Să mai și zâmbim!



Anunț de angajare

- CĂUTĂM OAMENI CU EXPERIENȚĂ = Trebuie să ții locul a trei persoane care au plecat.
- BUNE ABILITĂȚI DE COMUNICARE = Șefii comunică, tu ascuți, încerci să înțelegi ce vor să spună, apoi execuți și te rogi să fie bine.
- SE CER ABILITĂȚI DE CONDUCERE = Vei avea responsabilitățile unui șef, însă bani ioc și respect deloc.
- REZISTENȚĂ LA STRES = În firmă este un haos perpetuu, iar tu va trebui să te descurci singur.
- SALARIU COMPETITIV = Rămânem competitivi, plătind mai puțin decât concurenții noștri.
- ALĂTURĂ-TE ECHIEI NOASTRE DINAMICE = Nu avem timp să te instrui, deci va trebui să te descurci singur.
- ȚINUTA OBIȘNUITĂ = Nu te plătim prea mult ca să vii îmbrăcat la patru ace; totuși, sunt unii tipi mai îndrăzneți, ce poartă cercei.
- DISPONIBILITATE PENTRU PROGRAM PRELUNGIT = Uneori trebuie să muncești peste program; uneori, în fiecare seară și uneori, în fiecare week-end...
- SARCINI DIFERITE = Oricine din birou îți poate cere socoteală și îți este șef.
- TREBUIE SĂ FII ATENT LA ORICE AMĂNUNT = Nu avem serviciu de control al calității.
- DACĂ ÎȚI DOREȘTI, MAI PRESUS DE ORICE, O CARIERĂ = Femeile care solicită un post nu trebuie să aibă copii (și ar fi bine pentru ele să rămână așa).
- INTERVIUL VA FI PERSONAL ȘI CONFIDENȚIAL sau NUMAI PERSOANELE SELECTATE VOR FI CONTACTATE = Dacă ești bătrân/ă, gras/ă și urât/ă, ți se va spune că postul s-a ocupat.

Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Regional
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
Str. Apolodor nr.17, Sector 5, București
Website: www.inforegio.ro, www.mdrap.ro

Doriți mai multe informații?

 www.inforegio.ro
e-mail: info@mdrap.ro

0372 11 14 09



Investim în viitorul tău!

Proiect selectat în cadrul Programului Operațional Regional și co-finanțat de Uniunea Europeană prin Fondul European pentru Dezvoltare Regională.

Numele proiectului: „Promovarea rezultatelor Regio 2012-2013”

Editor: Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Regional - Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice

Data publicării: mai 2013