

15

КРАТКИ ФАКТИ ЗА ГРАДОВЕТЕ



Проектът „FLOW“ по инициатива „CIVITAS“ се ползва с финансовата подкрепа на програмата на Европейския съюз за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ съгласно споразумение за отпускане на безвъзмездни средства № 635998

Какъв е ефектът
от мерките, включващи
ходенето пеш и велосипедния
транспорт върху
задръстванията в града?

Въведение



Ако искате да въведете програми за ходене пеш и велосипеден транспорт, но се страхувате, че те ще увеличат задръстванията, то следните бързи факти по проекта „FLOW“ биха могли да ви помогнат.

Всеки е притеснен от задръстванията, особено лицата вземащи решения на местно ниво, които трябва да балансират между различни приоритети като качество на живот, безопасност и качество на въздуха.

Знаем,¹ че почти половината от европейските политически и административни ръководители се тревожат за задръстванията при въвеждането на мерки за ходене пеш (41 %) и велосипеден транспорт (48 %). Но може би изненадващо за хората, които се страхуват от нарастващите задръствания, нарастват доказателствата, че мерките за ходене пеш и велосипеден транспорт могат всъщност да спомогнат за намаляване на задръстването в градовете.

Накратко, активното пътуване може да бъде част от решението за увеличаване на капацитета и подобряване на потока на движението - за всички.

Как ходенето пеш и велосипедният транспорт могат да спомогнат за намаляване на задръстванията в нашите градове?

¹ Основното проучване по линия на „FLOW“ относно вземащите решения лица осигури моментна снимка на възгледите на отговорните за вземането на решения лица (администрация и избирани длъжности) в цяла Европа. Изследването привлече 79 полезни отговора от вземащите решения лица в цяла Европа.

Бързи факти по проекта „FLOW“

Какво се случва, когато решите да премахнете платно за автомобили, за да изградите нова велосипедна алея? Или да предоставите повече време и място на пешеходците за пресичането на оживен път? Няколко града го направиха и измериха резултатите.

Настоящите бързи факти от „FLOW“ предоставят информация как пешеходните и велосипедни мерки могат не само да подобрят условията за пешеходците и велосипедистите, но и да се справят със задръстванията. Те описват някои, може би изненадващи, резултати за цялостната ефективност на транспорта, които са били постигнати при подобряване на условията за пешеходците и велосипедистите.

Така, вместо да се страхуваме от повече задръствания, се надяваме с кратките факти от „FLOW“ да ви вдъхновим да вземете смели решения за вашите улици, като използвате мерки, които да са от полза както за вашия град, така и за неговите жители.

Също така ви молим да ни информирате, ако разполагате с други примери, които бихте искали да спделите!



Съдържание



Ефектът от **пешеходните мерки върху задръстванията**

1. Създаването на пешеходни зони подобрява мобилността и осигурява възможност за придвижване на още 700 човека по време на пиковите часове (Дъблин, Ирландия)
2. Стесняването на пътищата за намаляване на разстоянието, което да бъде пресечено от пешеходците, не увеличава задръстванията (Лисабон, Португалия)
3. Пешеходните подобрения намаляват времето за пътуване с автобус с 40 % (Страсбург, Франция)
4. Новите пешеходни зони намаляват времето за пътуване на таксите и автобуси с 15 % (Ню Йорк, САЩ)

Ефектът от **велосипедните мерки върху задръстванията**

5. Подобренията във велосипедния транспорт водят до 45 % по-малко автомобилен трафик и по-бърз обществен транспорт (Копенхаген, Дания)
6. Магистралите за велосипедисти намаляват времето, прекарано в задръствания с 3,8 милиона часа (Холандия)
7. Мрежата от магистрали за велосипедисти намаляват нуждата от 50 000 пътувания с автомобил на ден (Рурската област, Германия)
8. Програмата за споделяне на велосипеди намалява задръстванията през работното време в градовете (Бордо, Франция)

9. Програмата за споделяне на велосипеди намалява задръстванията с 4 % (Вашингтон, САЩ)
10. Новите велоалеи съкращават времето за пътуване с автомобил с 35 % (Ню Йорк, САЩ)

Ефектът от ограниченията на достъпа на превозни средства върху задръстванията

11. Забранена за автомобили зона води до почти 30 % по-малко автомобили в центъра на града (Париж, Франция)
12. Ограничения за достъп до кварталите доведоха до 16 % по-малко трафик и 10 000 по-малко пътувания с автомобил на ден (Лондон, Великобритания)

Потенциалът на ходенето пеш и велосипедния транспорт за намаляване на задръстванията

13. Един милион пътувания дневно могат да бъдат извършени пеш за по-малко от 10 минути (Лондон, Великобритания)
14. 6,47 милиона пътувания дневно, извършени чрез моторни превозни средства, могат да бъдат извършени пеш за по-малко от 20 минути (Лондон, Великобритания)
15. Програмата „Училищни улици“ задържа над 4 000 автомобила далеч от определени улици през пиковите часове (Болцано, Италия)





Нов обществен площад
подобрява мобилността и
дава възможност на още

700

човека да преминат
по време на час пик

МЯРКА:

Създаване на пешеходни зони на
пътен сегмент

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Дъблин, Ирландия

„College Green“ в Дъблин е един от най-престижните адреси в Ирландия, но също така е и много оживен път. Той затруднява хората, пътуващи до работа с велосипед или автомобил, а така също и посетителите (главно пешеходци) на основния туристически маршрут. Общо 3 800 души на час преминават през Т-образното кръстовище по време на сутрешния и вечерния час пик. Първоначално бяха правени планове за затваряне на едно платно от кръстовището за лични автомобили. Въпреки това, моделирането, извършено в рамките на проекта „FLOW“, разкри, че още по-амбициозната мярка за превръщането на платното в пешеходна зона, и произтичащата от това промяна на маршрута на обществения транспорт, допълнително ще подобри мобилността, като позволи на още 700 човека да преминат през задръстванията в пиковите часове. Новият план беше одобрен и строителните работи са насрочени да започнат през 2018 г. Допълнителните мерки за управление на трафика включват даването на приоритет на автобусите с цел запазване на времето за пътуване и управление на паркирането по външния околновръстен път на Дъблин.

ИЗТОЧНИК:

Dublin City Council – College Green Project 2015



Стесняването на пътищата с цел намаляване на разстоянието за пресичане от пешеходците **не увеличава** задръстванията

МЯРКА:

Намаляване на разстоянията за пресичане и радиус на кривата на пътищата

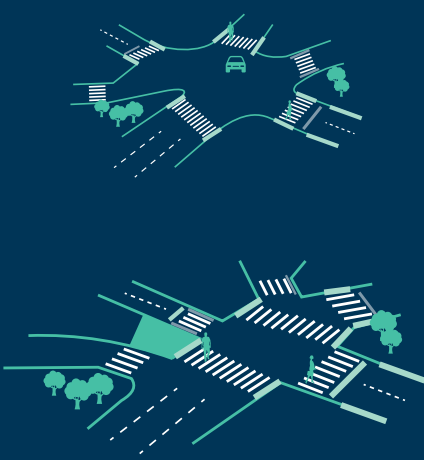
МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Лисабон, Португалия

ИЗТОЧНИК:

Lisbon City Council, Pedestrian Accessibility Plan Team (2017):
Estudo da Percepção do Indivíduo na Modificação do Espaço Público:
Comportamentos e percepções de peões antes e após obras de
requalificação na Rua Alexandre Herculano.

За да предостави на пешеходците достатъчно време за безопасно пресичане на оживената улица „Alexandre Herculano“, градската управа на Лисабон приложи две мерки, които бяха разработени по време на моделирането, извършено в рамките на проекта „FLOW“: те намалиха разстоянието за пресичане и намалиха радиуса на кривата на всички ъгли. Времето за пресичане при зелен светофар остава същото, но скъсяването на разстоянието дава на пешеходците достатъчно време за безопасно пресичане на улицата. Преди промяната, пешеходците трябваше да пресекат кръстовището със скорост 0,51 м/сек. След промяната, по-малкото разстояние за пресичане позволява на пешеходците по-ниската скорост от 0,12 м/сек. Пешеходците вече се чувстват по-безопасно (+18 %) и върху тях има по-малко натиск от страна на шофьорите да вървят по-бързо (-14 %). Тази мярка също така имаше успокояващ ефект върху трафика, тъй като шофьорите вече приближават кръстовищата с по-ниска скорост. От градската управа на Лисабон не е регистрирано никакво увеличение на задръстванията.



Пешеходните
подобрения намаляват
времето за пътуване
с автобус с

40%

МЯРКА:

По-широки пешеходни алеи, подобрена
сигнализация

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Страсбург, Франция

Първоначално съществуваша страхове, че планове на град Страсбург за намаляване на капацитета на моторните превозни средства около централния Pont Kuss (моста „Kuss“) в полза на пешеходците ще увеличат задръстванията. При все това, разширяване на тротоарите, стесняването на пътното пространство и адаптирането на графика на светофарите не само подобри безопасността на пешеходците и велосипедистите, но също така доведе и до значителни ползи за обществения транспорт. Времето за изчакване и пътуване с обществения транспорт беше намалено, като времето за пътуване с някои автобусни линии намаляха с 40 %. Промените в графика на светофарите също така доведе до по-малко чакане от страна на пешеходците: понастоящем между 30 и 60 секунди спрямо повече от 60 секунди в миналото.

ИЗТОЧНИК:

Kretz, Tobias, F. Schubert, F. Reutenauer (2013): Using micro-simulation in the restructuring of an urban environment in favour of walking. European Transport Conference 2013. PTV Group, Karlsruhe, Germany & PTV Group, Strasbourg, France.

КРАТКИ ФАКТИ **3**



Новите пешеходни
зони намаляват
времето за пътуване
с такси и автобус с

15%

МЯРКА:

Предоставяне на повече пространство
на пешеходците

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Ню Йорк, САЩ

Бродуей в Манхатън стана претоварена пътна лента, характеризираща се със сложни кръстовища и недостатъчно пространство за пешеходците, особено около емблематичните площади Таймс и Хералд. За да предостави повече пространство на пешеходците, градската управа пренасочи трафика, опрости кръстовищата и създаде пешеходни зони на двата площада. Въпреки че трафикът с моторни превозни средства се увеличи, времето за пътуване с таксите и автобуси намалю с 15 %. Програмата създаде по-добра градска среда, в която хората да се срещат и взаимодействат. Тя също така доведе и до по-безопасни кръстовища и намаляване на пътните инциденти с 63 % за автомобилистите и 35 % за пешеходците.

ИЗТОЧНИК:

Department of Transportation (2010): Green Light for Midtown evaluation report. New York City Department of Transportation in Living Streets (2011): Making the Case for Investment in the Walking Environment: a review of the evidence, a report for Living Streets by the University of the West of England and Cavill Associates

Велоподобрения ВОДЯТ ДО

45%

по-малко автомобилен трафик и по-бърз обществен транспорт



МЯРКА:

Инфраструктурни подобрения и по-ниски ограничения на скоростта

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Копенхаген, Дания

ИЗТОЧНИК:

ICLEI (2014): The Nørrebrogade Project: revitalizing a major road corridor for enhanced public transport and urban life. ICLEI Case Stories: Urban-LEDS Series - No. 01.

Copenhagenize.com (2013): Nørrebrogade - a Car-Free(ish) Success.

През 2006 г. градската управа на Копенхаген трансформира претоварената улица „Ньорebroгаде“: велосипедните и пешеходни алеи бяха разширени, бяха създадени специални платна за автобусите, а скоростта бе ограничена от 50 км/ч на 40 км/ч. Автомобилният трафик в квартала намалю с 45 %, времето за пътуване с автобусите намалю с 10 %, нивата на шум се понижиха с 50 %, а броят на велосипедистите се увеличи с 10 %. В рамките на 33 месеца пътнотранспортните произшествия намалюха с 45 %. Заетостта и приходите от търговия също се увеличиха, тъй като 27 нови компании започнаха дейност на тази улица, възползвайки се от по-добра ефективност на доставките. Проектът „Ньорebroгаде“ увеличи привлекателността на градското пространство и подобри качеството на въздуха.



Магистралите за
велосипедисти
намаляват времето,
прекарано в
задръствания с
3,8
милиона часа

МЯРКА:
Изграждане на скоростни велоалеи
МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:
Холандия

Съгласно проучване, извършено от холандската консултантска компания „Goudappel Coffeng“, изграждането на още 675 километра велосипедни магистрали ще намали времето, прекарано в задръствания в Холандия с 3,8 милиона часа на година. Също така, всяка година могат да бъдат спестени 9,4 милиона часа пътуване с автомобил, ако се засили използването на електрически велосипеди. Проучването използва моделиране на трафика, за да проучи какво въздействие би имало разширяването на мрежата от велосипедни магистрали върху избора на вида транспорт в Холандия.

ИЗТОЧНИК:
Goudappel Coffeng (2011): Cycle freeways - What are the benefits?

Мрежа от магистрали за велосипедисти намалява нуждата от **50 000** пътувания на ден с моторни превозни средства



МЯРКА:

Изграждане на 101 км магистрала за велосипедисти в градска агломерация

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Област Рур, Германия

ИЗТОЧНИК:

Regionalverband Ruhr (2014): Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr RS1. Essen: RVR.

World Highways (2010). European highway construction costs evaluated.

Съгласно едно проучване на трафика в гъстонаселената област Рур в Германия вело магистралата RS1 може да елиминира до 50 000 пътувания на ден с моторни превозни средства по пътищата в областта. Част от Radschnellweg Ruhr (вело магистралата в Рур) все още са в процес на изграждане. Цялата вело магистрала с дължина 101 км ще привлече нови велосипедисти чрез създаването на безопасен и ефикасен веломаршрут и ще облекчи автомобилния трафик чрез намаляване на задръстванията. Очаква се общите разходи да са в размер на 180 милиона евро (приблизително 1,8 милиона евро/км), което е значително по-ниско от проекти за изграждането на магистрали за моторни превозни средства, които възлизат средно на 8,24 милиона евро/км в Германия.



Програма за споделяне на велосипеди намалява **задръстванията** през работно време в градовете

МЯРКА:

Създаване на програма за споделяне на велосипеди по време на дългосрочни пътностроителни работи

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Бордо, Франция

През 2000 г. градската управа на Бордо започна да дава велосипеди под наем безплатно, за да поддържа града достъпен по време на изграждането на трамвайни линии. Поради големия си успех програмата се превърна в постоянна мярка с 4 000 велосипеда. През този период на силен трафик и задръствания поради строителните работи хората използваха най-лесния, най-евтиния и най-практичния начин на придвижване. Преди строителството да започне, при 64 % от пътуванията се използваха автомобили, а след това само 40 % от пътуванията в центъра на града бяха с автомобил. Ако през периода на строителство нивото на използване на автомобили беше останало 64 %, задръстванията със сигурност щяха да бъдат значително по-лоши. Велосипедите станаха предпочитан начин на транспорт за 9 % от всички пътувания в центъра и 4 % в целия град спрямо 1-2 % преди началото на програмата. Пешеходните пътувания също се увеличиха с 2 % (от 22 на 24 %), а използването на обществения транспорт се увеличи от 9 на 10 %.

ИЗТОЧНИК:

Belhocine, Aurelien (2015): Bicycle policies of Bordeaux Métropole, Master Thesis SciencesPo Bordeaux

Програма за споделяне на велосипеди намалява задръстванията с

4%



МЯРКА:

Създаване на програма за споделяне на велосипеди

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Вашингтон, САЩ

ИЗТОЧНИК:

Hamilton, Timothy, and Casey J. Wichman (2015): Bicycle Infrastructure and Traffic Congestion: Evidence from DC's Capital Bikeshare. Discussion paper 15-39. Washington, DC: RFF.
David Schrank, Bill Eisele, Tim Lomas, and Jim Bak (2015): Texas A&M Transportation Institute's 2015 urban mobility scorecard. Technical report, Texas A&M University.

Според изследване на „Hamilton and Wichman“ програмата за споделяне на велосипеди на столицата Вашингтон намали задръстванията с 4 %. Последващо проучване установи, че въвеждането на системата за споделяне на велосипеди в целия град може да намали разходите от задръствания на всеки от пътуващите с автомобил в област Вашингтон с приблизително 57 щ.д. (52 евро) на година, а общите разходи с 182 милиона щ.д. (166 милиона евро). 4 % по-малко задръствания също така означава годишни спестявания в размер на приблизително 1,28 милиона щ.д. (1,17 милиона евро) от намаляване на емисиите на CO2 поради задръствания. Проучването предполага, че увеличението на дела на използващите велосипед е в резултат от замяната на автомобилите с велосипеди от страна на ежедневно пътуващите.



Новите велосипедни
алеи съкращават
времето за пътуване
с автомобил с

35%

МЯРКА:

Нови защитени велосипедни алеи на
пътя

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Ню Йорк, САЩ

ИЗТОЧНИК:

Peters, Adele (2014): New York City's Protected Bike Lanes
Have Actually Sped Up Its Car Traffic, Fast Company.

Средната продължителност на пътуването с автомобил по Кълъмбъс Авеню в Манхатън от 96-та до 77-ма улица (1,6 км) отнемаше около 4½ минути, съгласно данните на Департамента по транспорт на Ню Йорк Сити. След като през 2011 г. бяха създадени защитени велосипедни алеи, сега пътуването по същия участък отнема само 3 минути. По-малкото пътно пространство за автомобили не доведе до по-голямо забавяне на кръстовищата. Напротив, защитените велоалеи бяха от полза за всички видове транспорт и съкратиха времето за пътуване на шофьорите с 35 %, дори когато общият обем моторни превозни средство по пътищата остана постоянен. Това се дължеше на интелигентния дизайн, съгласно който се добавиха алеи с ляв завой, по които автомобилите да могат да излязат от потока, да виждат велосипедистите до тях и да не чувстват натиска от трафика зад тях при извършването на маневрата.



Зона, забранена
за автомобили
намалява с близо

30%

броя на моторните
превозни средства
в центъра на града

МЯРКА:

Нова пешеходна зона

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Париж, Франция

„Parc Rives de Seine“ е ново, забранено за автомобили пространство в размер на осем хектара, предназначено за разходки, колеездене и отдих, и обект от световното наследство на ЮНЕСКО в центъра на Париж. До неотдавна тази зона беше претоварена магистрала по протежение на реката с тежък трафик от моторни превозни средства. Шест месеца след като кеят беше превърнат в пешеходна зона, Париж регистрира 1 349 по-малко автомобили (28,8 %) всеки ден в центъра на града (през м. февруари 2017 г. спрямо м. февруари 2016 г.). Феноменът на „изчезващия“ трафик е известен като изпаряване на трафика и се обяснява с парадокса на Браас, съгласно който пълното премахване на претоварените пътища може да доведе до намаляване на обема на трафика, защото хората променят своите маршрути, графици, честотата на пътуване или избор на вида транспорт.

ИЗТОЧНИК:

City of Paris (2017): Moins de véhicules et moins de pollution depuis la piétonnisation de la rive droite.



Ограничения на достъпа до квартал водят до **10 000** по-малко пътувания с моторни превозни средства всеки ден

МЯРКА:

Ограничения на достъпа и затваряне на пътища

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Лондон, Великобритания

ИЗТОЧНИК:

Ross Lydall (2016): 'Mini Holland' scheme in Walthamstow hailed as major success as traffic falls by half. Evening Standard.

В лондонския квартал Уолтамстоу беше въведена програмата „Мини Холандия“ за намаляване на трафика в жилищните райони. Усилията за създаване на холандските нива на инфраструктурата за велосипеден транспорт включваха затваряне на избрани квартални пътища с цел намаляване на трафика и насърчаване на велосипедния транспорт като предпочитан начин за придвижване при локалните пътувания. Към главните пътища в областта бяха добавени обособени велоалеи. Това доведе до създаването на зона с по-лесен достъп за велосипедистите и предотврати преминаването на трафика през жилищните райони. Резултатите показват, че нивата на трафика по 12 основни пътища намаляват с 56 % или, иначе казано, 10 000 по-малко пътувания с автомобил на ден. Въпреки че по два пъти, граничещи с района, се отчита слабо покачване на трафика, от началото на програмата се наблюдава общо намаление на трафика с 16 %.



Един милион пътувания всеки ден могат да бъдат извършени пеша за по-малко от 10 минути

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:
Лондон, Великобритания

Едно неотдавнашно проучване на данните за пътуванията установи, че всеки ден жителите на Лондон извършват близо 2,4 милиона моторизирани пътувания (с автомобил, мотоциклет, такси или градски транспорт), които могат да бъдат извършени пеша. 40 % от тези пътувания биха отнели по-малко от 10 минути на повечето хора. Проучването също така набеляза други 1,2 милиона моторизирани пътувания, част от които могат да бъдат извършени пеш (например пътуване с автомобил или автобус до/от железопътна гара). Въпреки че за постигането на тези резултати може да са необходими инвестиции в пешеходната инфраструктура, проучването за град Лондон отчита голям потенциал за намаляване на броя на пътуванията с моторни превозни средства (и съответно, броя на задръстванията).

ИЗТОЧНИК:
Transport for London (2017): Analysis of Walking Potential.



6,47 милиона моторизирани пътвания всеки ден могат да бъдат извършени пеша за по-малко от 20 минути

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:
Лондон, Великобритания

През 2017 г. в Лондон беше извършено проучване на потенциала за велосипеден транспорт, подобно на проучването на потенциала за ходене пеш, описано по-горе. То установи, че от 13 милиона моторизирани пътувания 8,17 милиона (62 %) могат изцяло да бъдат изминати с велосипед. От тези 8,17 милиона пътувания 6,47 милиона биха отнели на повечето хора по-малко от 20 минути с велосипед. Тези 6,47 милиона пътувания включват онези 2,4 милиона, които могат изцяло да бъдат извършени пеш, както беше споменато по-горе. Повече от половината са на разстояние по-малко от 3 км и в момента се изминават с автомобил. Само 6 % от пътуванията, които потенциално могат да бъдат изминати с велосипед, действително се изминават по този начин. Като се вземе предвид, че се очаква Лондон да нарасне значително през следващите 25 години, пълното реализиране на този огромен потенциал за велосипеден транспорт и ходене пеш може значително да спомогне за намаляване на задръстванията и на емисиите в цялата транспортна мрежа.

ИЗТОЧНИК:
Transport for London (2017): Analysis of Cycling Potential.



Програмата „Училищни улици“ задържа повече от **4 000 автомобили** далеч от определени улици през пиковите часове

МЯРКА:

Ограничения на достъпа (създаване на пешеходни зони, зони с ограничен трафик)

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ:

Болцано, Италия

ИЗТОЧНИК:

Transport Learning (2012): D6.1. – Materials for the site visits in Graz (AT) and Bolzano (IT). **Comune di Bolzano (2009):** Piano Urbano Della Mobilita 2020 Mobilitätsplan.

През 1986 г. за началните училища в град Болцано, Италия, беше въведена инициативата „Училищни улици“, която имаше за цел да помогне за увеличаване на безопасността и независимостта на децата от транспорт, както и за намаляване на трафика през пиковите часове. Идеята на тази инициатива бе да се ограничи достъпа на автомобилите до конкретни улици около дадено училище за кратък период от време (например 15 минути) през пиковите часове, когато децата идват и си тръгват от училище. Това на практика елиминира необходимостта родителите да оставят и да вземат децата от училище. В Болцано има около 6 000 ученика в началните училища, а 80 % от всички придвижвания в рамките на града се извършват без автомобил. За да илюстрираме на практика ползите от инициативата за превенция на задръстванията – ако 6 000 деца бъдат докарани с автомобил до училище, в час пик би имало поне 4 800 допълнителни придвижвания в пътната мрежа. Това се равнява на 8 % от общия дневен обем на придвижванията с моторни превозни средства.

ОТНОСНО „FLOW“



„FLOW“ е проект по инициатива „CIVITAS“ на програма „Хоризонт 2020“, който се осъществява в периода м. май 2015 г. – м. април 2018 г. По линия на проекта е разработена методика за мултимодален анализ с цел оценка на въздействието на мерките за ходене пеш и велосипеден транспорт върху ефективността на транспортната мрежа и задръстванията. Генерираните по линия на „FLOW“ идеи се тестват в градовете – партньори по проекта, а именно: Будапеща, Дъблин, Гдиня, Лисабон, Мюнхен и София.
<http://h2020-flow.eu>

СЪТРУДНИЦИ:

Pasquale Cancellara, Polis
Bonnie Fenton, Rupprecht Consult
Dagmar Köhler, Polis
Andy Nash, crowdsourced-transport
Benedicte Swennen, ECF
Bronwen Thornton, Walk 21
Martin Wedderburn, Walk 21

ЛИЦЕ ЗА КОНТАКТИ:

Координатор на проекта:

Rupprecht Consult
Bonnie Fenton, Kristin Tovaas
b.fenton@rupprecht-consult.eu, k.tovaas@rupprecht-consult.eu

Мениджър разпространение:

Polis
Dagmar Köhler
dkoehler@polisnetwork.eu

Бъзрите факти по проекта „FLOW“ също така са на разположение като слайдове за презентации във формат PowerPoint на адрес:
www.h2020-flow.eu

ОТКАЗ ОТ ОТГОВОРНОСТ

За съдържанието на настоящия документ отговарят единствено неговите автори. Той не отразява непременно позицията на Европейския съюз. Нито Изпълнителната агенция за иновации и мрежи (ИАИМ), нито Европейската комисия носят отговорност за начина, по който би могла да бъде използвана съдържащата се в настоящата брошура информация.



Проектът „FLOW“ по инициатива „CIVITAS“ се ползва с финансовата подкрепа на програмата на Европейския съюз за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ съгласно споразумение за отпускане на безвъзмездни средства № 635998