

2020
CiViTAS
Cleaner and better transport in cities



START

KEZDŐ VÁROSOKNAK

**Kézikönyv az intézkedések
és intézkedés csomagok
egy SUMP projekt
keretében történő
integrálására**

 European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

2020

CiViTAS
Cleaner and better transport in cities
S U M P S - U P



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

Kézikönyv az intézkedések és intézkedés csomagok egy SUMP projekt keretében történő integrálására

START KEZDŐ VÁROSOK

IMPRESSZUM

Téma

A CIVITAS SUMPs-Up (Fenntartható városi mobilitási tervek) az Európai Unió Horizont 2020 Kutatási és Innovációs Cselekvési Program keretében, a 690669 számú támogatási megállapodás alapján támogatott 42 hónap időtartamú projekt. Európa szerte együttműködik a tervezéssel foglalkozó hatóságokkal a fenntartható városi mobilitást szolgáló tervezési és megvalósítási folyamatok felgyorsítása és a tisztább és jobb városi közlekedés megteremtése érdekében.

Kiadó

ICLEI - Local Governments for Sustainability, European Secretariat (Helyi önkormányzatok a fenntarthatóságért, Európai titkárság) Freiburg, Németország. Wolfgang Teubner vezérigazgató.

Szerző

Rasmus Sundberg (Trivector)

Közreműködők

Björn Wendle, Hanna Wennberg (Trivector)

Bíráló

Lasse Brand (Rupprecht Consult)

Szerkesztő

Joseph Marshment-Howell (ICLEI Europe)

Szerkesztet

Stephan Köhler (ICLEI Europe)

Kapcsolatok

SUMPs-Up Projekt Koordinátor
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)
ana.dragutescu@iclei.org

Projekt terjesztési koordinátor
Richard Adams (ICLEI Europe)
richard.adams@iclei.org

Köszönetnyilvánítás

Ez a kiadvány a SUMPs-Up projektben részt vevő szervezetek hozzájárulásának köszönhetően jött létre, melyek mindegyikét elismerés illeti az értékes közreműködésért. A szervezetek hozzájárultak ahhoz, hogy a kiadvány egyértelmű és kellő terjedelmű legyen; egységes szerkezetben.

Korlátozott felelősségi nyilatkozat

A kiadványban kifejtett nézetekért kizárólagosan a szerzők felelősek és nem feltétlenül tükrözik az Európai Bizottság nézőpontját.

Szerzői jog

A kiadványban szereplő valamennyi ábra a megadott szervezet, illetve személy tulajdonát képezi. A kiadvány tartalmáról másodpéldány készíthető és forrásként felhasználható, de a CIVITAS Kezdeményezésnek kell tulajdonítani.

2018. január



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp



www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up



TARTALOMJEGYZÉK

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	4
2. BEVEZETÉS	4
2.1 SUMPs-Up termék	5
2.2 Intézkedés kiválasztás és csomagba foglalás	5
2.3 A kézikönyvek áttekintése	6
3. START – A SUMP FEJLESZTÉS INDÍTÁSA	8
3.1 Intézkedés kiválasztás mint a SUMP folyamat része	8
3.2 1. lépés: A kiinduló állapot meghatározása	10
3.3 2. lépés: Intézkedés lista kidolgozása	12
3.4 3. lépés: Intézkedés minősítés	15
3.5 4. lépés: Leírás, a kiválasztott intézkedések jóváhagyása	17
4. ZÁRÓ MEGJEGYZÉSEK	22
4.1 SUMPs-Ups eredmények	22
4.2 A szövegben idézett referenciák	22
I Melléklet	24
Hosszú intézkedés lista	24

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Ezen kézikönyv célja támogatás nyújtása olyan város-tervezőknek, akik még nem jártasak a fenntartható városi mobilitás tervezésben és támogatásra van szükségük abban, hogy miként fogjanak hozzá a megfelelő intézkedések meghatározásához. Mint a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP: Fenntartható Városi Mobilitás Terv) általános útmutató kiegészítő kézikönyve példákat mutat be és javaslatokat tesz arra, hogy hogyan kell kiválasztani az első SUMP projekt megvalósításához szükséges intézkedéseket, azokat az intézkedés típusokat, melyek fontosak egy SUMP projektben, hogyan kell rangsorolni az intézkedéseket és hogyan érhető el a tervezett intézkedések jóváhagyása.

A kézikönyv négy lépést mutat be, amivel az intézkedés kiválasztási folyamat megkezdésekor egy kezdő városban a megvalósítható és hatékony intézkedések listája összeállítható.

1. Ábra: Négy lépés integrált intézkedés csomag kiválasztására kezdő városokban

1 A kiinduló helyzet meghatározása: a már megvalósított intézkedések és a város jelenlegi állapotának áttekintése.

2 Intézkedés lista összeállítása: a város jövőképe megvalósítása és a fenntarthatóbb várostervezési célok érdekében, a kihívások ismeretében.

3 Az intézkedések minősítési rendszer szerinti értékelése, a megvalósítható és hatékony intézkedések azonosítása.

4 A kiválasztott intézkedések leírása és jóváhagyás elnyerése.

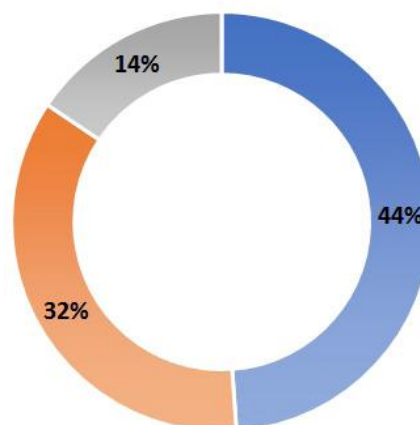
Ösztönzőként és az intézkedés kiválasztás elősegítése érdekében az I. mellékletben, egy hosszú listában több mint 140, a SUMP témakörben előforduló intézkedés található.

2. BEVEZETÉS

Az Európai Unió által a Fenntartható városi mobilitás tervekhez (SUMP) nyújtott támogatás és az elmúlt években elérhetővé vált tréningek ellenére, a SUMP elterjedése viszonylag lassú volt. A SUMP-ek keretében 2017 tavaszán végzett felméréshez Európa-szerte 328 városból gyűjtöttek be válaszokat. A SUMP tevékenységek állapotára vonatkozó kérdésre a városok 44 %-ától olyan válasz érkezett, hogy egyáltalán nem folytattak SUMP tevékenységet, az első SUMP tervezését fontolgatják, vagy éppen az első SUMP tervezését végzik. Lásd a 2. sz. ábrát (Chinellato és mások, 2017). Ez az eredmény mutatja, hogy sok európai város kezdő e téren, tehát támogatásra van szükségük az első SUMP fejlesztéséhez.

Ez a kézikönyv egyértelmű és praktikus útmutatást nyújt a kezdő városoknak az intézkedések kiválasztásához és intézkedés csomagok összeállításához. A SUMP-ek projekt célja, hogy a SUMP folyamatot megszerezze, azonosítsa a leghatékonyabb tervezési eszközöket és módszereket, valamint hogy iránymutatást adjon a legfontosabb témakörökben, amelyek a kiváló minőségű, hatékony és eredményes SUMP fejlesztést elősegítik.

2. ábra: A SUMP tevékenységek állapota a CIVITAS SUMP-ek projektben részt vevő városokban 2017 évben (N=327; az országok népessége szerint súlyozott eredmények). A teljes felmérés elérhető: www.sumps-up.eu/reports



- No activities, Considering to develop first SUMP, Developing first SUMP
- Finalised SUMP waiting to be adopted, SUMP is adopted but not implemented, Implementing the SUMP
- Evaluation and revision of the previous SUMP, Preparing 2nd/3rd generation SUMP

2.1 SUMPs-Up termék

Ez a kézikönyv a SUMPs-Up projekt terméke. További információ: 1. sz. Szövegdozoz.

A CIVITAS SUMPs-Up egy Európai Unió finanszírozású projekt, amely európai városokat, kutatókat, egyetemeket, környezetvédelmi szervezeteket, klímaintézeteket, közlekedési tanácsadókat és mobilitási szakértőket kapcsol össze egy egyedülálló kezdeményezés keretében, melynek célja a városok támogatása a tisztább és fenntartható közlekedési megoldások bevezetésében. Nyolc partnerszervezetet és hét partnervárost egyesít, és egyike az Európai Unió CIVITAS 2020 kezdeményezésének keretében a fenntartható városi mobilitás tervekkel kapcsolatosan megvalósításra kerülő három projektnek.

A SUMPs-Up célja:

„Lehetővé tenni, hogy a mobilitás tervezési hatóságok Európa-szerte az egész Európára kiterjedő stratégiai tervezési megközelítésként alkalmazzák a SUMP-ot, különösen azokban az országokban, ahol a bevezetés alacsony szintű és a közlekedés negatív hatásai súlyosak.”

1. Szövegdozoz: SUMP-UP

A SUMPs-Up egy 2016-2020-ig futó projekt, melynek célja, támogató anyagok kidolgozása és képzések szervezése azoknak a városoknak, amelyek SUMP fejlesztést folytatnak.

- Elérendő városok: A projekt keretében 600 város bevonására kerül sor. Ezekben a városokban a kapacitások kiépítése lesz az elsődleges cél.
- Az Innovációs Pilot városai: 100 város vesz részt az Innovációs Pilot-ban. A Pilot elősegíti a jelentős mértékű információcserét, és szakértői illetve vezetési csoportra oszlik.

További információ, hírek és támogató anyagok: www.sumps-up.eu



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

2.2 Intézkedés kiválasztás és csomagba foglalás

Az intézkedések kiválasztása és csomagba foglalása a SUMP kidolgozás teljes folyamatának rendkívül fontos része. A mobilitási politika és intézkedések a fenntartható városi mobilitás tervezésének középpontjában állnak. A témával kapcsolatos általános folyamat részletesebb leírása a SUMP Irányelvek dokumentumban található, lásd a 2. sz. Szövegdozozban megadott linket.

Az intézkedés kiválasztás több okból is kihívást jelentő feladat lehet, amint az a CHALLENGE Európai Unió projekt keretében kidolgozott Intézkedés kiválasztás kézikönyvben (Measure Selection Manual) olvasható. Például számos olyan lehetséges intézkedés van, amely a kiválasztási folyamatot összetetté teheti, sok érdekelt félnek előzetes elképzelése van arról, hogy mit kell tenni, és a kiválasztott intézkedéseknek megvalósíthatónak kell lenniük (2016. május).

Az intézkedés kiválasztás témakörben rendelkezésre álló általános útmutató és információ (lásd 2. Szövegdozoz) szilárd alapot ad az intézkedés kiválasztási folyamat végig viteléhez.

Az iránymutatást azonban jobban hozzá kell igazítani az eltérő típusú városokban dolgozó szakemberek számára. Az Európában eltérő körülmények között működő városok széles köre miatt a megfelelő intézkedések kiválasztását illető kihívások nagymértékben függenek attól, hogy az illető város milyen szinten áll a fenntartható városi mobilitás tervezésében, de a város alapállapotától is. A SUMPs-Up keretében közzétett, az intézkedések és intézkedéscsomagok integrálására vonatkozó három kézikönyv célzott útmutatást nyújt a különböző szintű SUMP tapasztalattal rendelkező városok részére.

2. Szövegdoboz: SUMP tervezés útmutató

Útmutató: Fenntartható városi mobilitási terv fejlesztése és megvalósítása

A SUMP Útmutató elérése az ELTIS- platformon, www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines.

Ezek az útmutatók a városi közlekedéssel és mobilitással foglalkozó szakemberek és más, a fenntartható városi mobilitási terv kidolgozásában és megvalósításában részt vevő partnerek számára készültek.

Az Útmutatók bemutatják a fenntartható városi mobilitási tervek koncepcióját, az elérhető előnyöket, és tartalmazzák a SUMP folyamat 11 lépésének leírását (Rupprecht Consult, 2014).

Poly-SUMP módszertan:

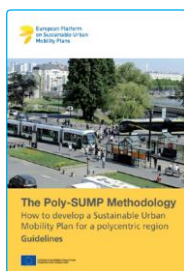
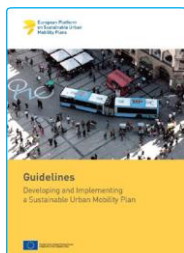
Hogyan készítsünk fenntartható városi mobilitási tervet egy több központú régióban

A SUMP folyamat alapján irányelvek is elérhetők egy több központú régió fenntartható városi mobilitási tervének kidolgozásához. www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/polysump-sump-guidelines-final.pdf.

Intézkedés kiválasztás: A leghatékonyabb intézkedéscsomagok kiválasztása

Az intézkedésválasztást alátámasztó elméletről és bizonyítékokról bővebben lásd:

Intézkedések kiválasztása - A leghatékonyabb intézkedéscsomagok kiválasztása a fenntartható városi mobilitási tervekhez dokumentumot. A CH4LLENGE projektben készült kiadvány széles körű információt nyújt az intézkedés kiválasztás tárgyában. Bemutatja, hogy az intézkedésválasztás milyen fontos szerepet játszik a fenntartható városi mobilitás tervezésében, a bizonyítékokat és ismerteti az azt érintő fontos korlátokat. www.sump-challenges.eu/kits



2.3 A kézikönyvek áttekintése

Az intézkedések kiválasztása és csomagba foglalása a SUMP kidolgozás teljes folyamatának rendkívül fontos része. A mobilitási politika és intézkedések a fenntartható városi mobilitás tervezésének középpontjában állnak. A témával kapcsolatos általános folyamat részletesebb leírása a SUMP Irányelvek dokumentumban található, lásd a 2. sz Szövegdobozban megadott linket.

Az intézkedés kiválasztás több okból is kihívást jelentő feladat lehet, amint az a CH4LLENGE Európai Unió projekt keretében kidolgozott Intézkedés kiválasztás kézikönyvben (Measure Selection Manual) olvasható. Például számos olyan lehetséges intézkedés van, amely a kiválasztási folyamatot összetetté teheti, sok érdekelt félnek előzetes elképzelése van arról, hogy mit kell tenni, és a kiválasztott intézkedéseknek megvalósíthatónak kell lenniük (2016. május).

Az intézkedés kiválasztás témakörben rendelkezésre álló általános útmutató és információ (lásd 2. Szövegdoboz) szilárd alapot ad az intézkedés kiválasztási folyamat végig viteléhez.

Az iránymutatást azonban jobban hozzá kell igazítani az eltérő típusú városokban dolgozó szakemberek számára. Az Európában eltérő körülmények között működő városok széles köre miatt a megfelelő intézkedések kiválasztását illető kihívások nagymértékben függenek attól, hogy az illető város milyen szinten áll a fenntartható városi mobilitás tervezésében, de a város alapállapotától is. A SUMP-UP keretében közzétett, az intézkedések és intézkedéscsomagok integrálására vonatkozó három kézikönyv célzott útmutatást nyújt a különböző szintű SUMP tapasztalattal rendelkező városok részére.

3. Ábra: A három kézikönyv vázlatos bemutatása



Start - SUMP fejlesztés indítása (ez a kézikönyv)

Ez a kézikönyv útmutatást ad azoknak a városoknak, amelyek SUMP fejlesztést szeretnének kezdeni. A megcélzott városok tipikusan előrelépést akarnak a szokásos napi üzletmenettől; "Csak forogjanak a kerek" a város fenntartható mobilitását biztosító stratégiai tervezés irányába. A célcsoportba olyan városok tartoznak, amelyek még kevésbé ismerik a fenntartható városi mobilitás tervezést, és segítségre van szükségük abban, hogyan induljanak el az intézkedések kiválasztása terén.

A megoldandó kérdés az, hogy mi módon lehet elindulni a semmiből hosszú távú, stratégiai tervezéssel az intézkedések kiválasztására, hogyan lehet azonnali hatást elérni a kiválasztott intézkedésekkel, és hogyan lehet megtalálni az egyensúlyt a SUMP tervezési törekvések és a város rendelkezésére álló adminisztrációs kapacitás között.

A többi rendelkezésre álló útmutatóhoz képest a Start kézikönyv egyszerűsített megközelítést javasol, amely csökkenti a SUMP tervezést indító városok belépési nehézségeit. Erre azért van szükség, mert a releváns információk, mint például a mennyiségi adatok, a forgalmi modellek és a kiterjedt elemzések néha hiányoznak az induló városokban, aminek következtében a más útmutatókban javasolt intézkedés kiválasztási megközelítések nem célravezetők.

Tovább lépés - Tovább lépés az egyes intézkedésektől a szisztematikus és integrált SUMP tervezésre

Ez a kézikönyv olyan városokat támogat, amelyek már ismerik a fenntartható városi mobilitás tervezést. A tipikus felfelé lépő város már alkalmazza a tipikus SUMP intézkedéseket, de még nem szisztematikus. Előfordulhat, hogy már bevezettek egy vagy több kihívásra, szakpolitikai területre és / vagy közlekedési módra vonatkozó intézkedést. A város bővíteni kívánja a SUMP tervezést, hogy szinergiákat találjon, és összehangolja az intézkedéseket a különböző szakpolitikai területek vagy más szakpolitikai ágazatok között.

A megoldandó kérdések körébe tartozik az, hogy hogyan alkalmazzanak szisztematikus és hatékony megközelítést az intézkedések kiválasztására, hogyan lehet megtalálni a szinergiát a különböző típusú intézkedések és szakpolitikai területek között, hogyan lehet az új területekre vonatkozó intézkedéseket alkalmazni a korábban már végrehajtottakhoz a városon belül, és megtalálni a még szisztematikusabb megoldásokat az intézkedés csomagok kialakításához.

Innováció - Innovatív intézkedések és üzleti modellek tesztelése a SUMP tervezésben

Ez a kézikönyv a SUMP tervezésben tapasztalt városokat támogatja; például a második vagy harmadik generációs SUMP fejlesztésben. A tipikus cél-városban integrált SUMP tervezés folyik ambiciózus jövőképpel és célokkal. A városban a szakterületek széles körének bevonásával szisztematikus végzik a megfelelő intézkedések kiválasztását, de útmutatásra van szükség abban, hogy mi módon válasszák ki és vezessék be az innovatív intézkedéseket és üzleti modelleket, annak érdekében, hogy elérjék a SUMP tervezés következő szintjét.

A megoldandó kérdések kiterjednek új módszerek megtalálására, az intézkedések kiválasztásának és integrálásának továbbfejlesztésére, különös tekintettel arra, hogy hogyan találhatóak módszerek más szereplőkkel (városon belül, régióban, más városokkal, magánszektorban és más közintézményekkel) történő együttműködésre; a valóban innovatív intézkedések kidolgozása érdekében.

3. START – SUMP FEJLESZTÉS INDÍTÁSA

3.1 Intézkedés kiválasztás mint a SUMP folyamat része

Attól függően, hogy a SUMP fejlesztési folyamat mely szakaszában van egy város, az intézkedések kiválasztását különböző módon kell tekintetbe venni. A korai szakaszban fontos a meglévő intézkedések, célok, kihívások és trendek elemzése. Amikor egy város megkezd a terv kidolgozását, igen lényeges a megfelelő szakpolitikai intézkedések azonosítása és elemzése, a szakpolitikai intézkedések és intézkedés csomagok részletes specifikációinak kidolgozása, valamint a javasolt intézkedések és csomagok értékelése. Amikor egy város elérte a terv megvalósítás szakaszát, elengedhetetlen a megvalósítási intézkedés csomagokra és a felelősségi körökre vonatkozó megegyezés. (2016. május).

Amikor egy város a napi adminisztratív megközelítésről át kíván térni egy fenntarthatóbb, hosszú távú stratégiai tervezésre, igen fontos elkezdni beszélni a megvalósítható intézkedések azonosításáról. A költséghatékony és megvalósítható intézkedések szilárd alapjainak megtalálására történő összpontosítás segítheti az induló városokat abban, hogy nagy lépést tegyenek a prioritást jelentő kihívások megoldása felé. Az intézkedések csomagba rendezése is fontos, de e kézikönyvben a hangsúly az intézkedések kiválasztásán lesz, mint a szokásos elsődleges lépés az induló városok esetében.

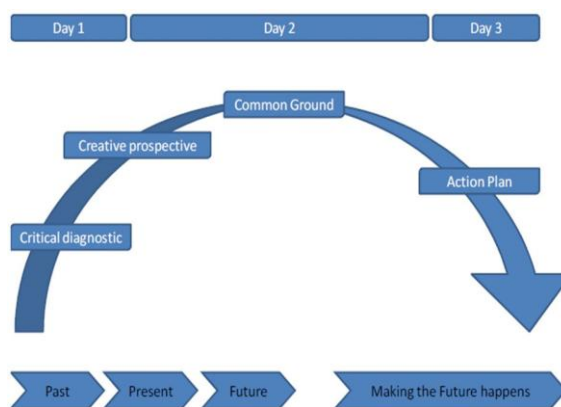
Az intézkedés kiválasztási folyamat megkezdése előtt erősen ajánlott a tervezők körében határozott elképzelés kidolgozása a jövőképről és a célokról, a konkrét kihívásokról, valamint elérni, hogy a város politikusai is ismerjék és értsék a jövőképet / célokat és a kihívásokat. Két kérdésre kell válaszolni:

- 1. Jövőképek és célok:** Van a városnak a SUMP tervezésre vonatkozó jövőképe, céljai? Egyetértenek a tervezők és a város politikusai a jövőképekben, célokban?
- 2. Kihívások és problémák:** Vannak olyan kihívások és problémák, amelyek sürgetőbbek, mint a többi? Ebben az esetben az intézkedések összeállításakor olyan intézkedésekre kell összpontosítani, amelyek ezekre a problémákra, kihívásokra adnak választ. Gyakori kihívások: légszennyezés és zaj, forgalmi torlódás, útfelület, közlekedésbiztonság, klímaváltozás, közegészségügy és aktív mobilitás valamint társadalmi befogadás és akadály mentesítés.

Ha ezekre a kérdésekre még nincs válasz, erősen ajánlott több időt fordítani a SUMP folyamat előkészítő és cél-meghatározási szakaszára (ezt részletesebben a SUMP Útmutató írja le, lásd a 2. Szövegdobozt.) Az induló városokat, amelyeknek meg kell erősíteniük a SUMP tervezéshez szükséges közös jövőképet / célokat, arra is ösztönözzük, hogy a Jövő keresés munka megbeszélés első lépését hajtsák végre (1. és 2. nap), lásd a 3. sz. Szövegdobozt.

3. Szövegdoboz: Jövő keresés munka megbeszélés

A Jövő keresés munka megbeszélés a jobb döntéshozatalt elősegítő eszköz. Ez az eszköz hasznos lehet abban az esetben, ha a kiindulási információknak (jövőkép, célok, kihívások és probléma meghatározás) magasabb színvonalúaknak kell lenniük az intézkedés kiválasztási folyamat megkezdése előtt. A háromnapos munka megbeszélés célja, hogy közös alapot teremtsen, de vázlatos cselekvési terv létrehozása is. Attól függően, hogy a város a folyamat melyik szakaszában van, a megbeszélés a szokásos kiválasztási folyamat kiegészítéseként illeszthető annak céljához. A SUMP-ra vonatkozó Jövő keresés munka megbeszélés tervezéséről és lebonyolításáról további információ a gyakorlati [útmutatóban található](#) (MissionsPubliques,n.d.).



Az intézkedés integráció négy lépése

Feltéve, hogy a fenti 1. és 2. kérdés megválaszolható, az induló városra vonatkozó intézkedések négy lépésben integrálhatók a SUMP folyamatban (lásd az 5. Ábrát). Amennyiben a SUMP fejlesztésért felelős munkacsoport még nem alakult meg ebben a szakaszban, akkor itt az ideje felállítani egy olyan csoportot, amely elegendő ismerettel rendelkezik a mobilitási intézkedésekről és a város szervezetéről.

5. Ábra: Négy lépés integrált intézkedés csomag kiválasztására kezdő városokban

1. A kiinduló helyzet meghatározása:

a már megvalósított intézkedések és a város jelenlegi állapotának áttekintése.

2. Intézkedés lista összeállítása:

a város jövőképeinek megvalósítása és a fenntarthatóbb várostervezési célok érdekében, a kihívások ismeretében.

3. Az intézkedések minősítési rendszer szerinti **értékelése**, a megvalósítható és hatékony intézkedések azonosítása.

4. A kiválasztott intézkedések leírása és jóváhagyás elnyerése.

A következő fejezetekben, a fenti 1-4. lépésre alapozva, a kézikönyv útmutatást ad egy hatékony intézkedés kiválasztási folyamat kialakításához, amely alkalmas a SUMP fejlesztésében kevés tapasztalattal rendelkező városokban történő felhasználásra. A bemutatott módszerek olyan struktúrát eredményeznek, amellyel létrehozható az intézkedések olyan érvényesített listája, ami illeszkedik az alábbi három szemponthoz:

1. **A közlekedési rendszer állapota:** Milyen a város jelenlegi közlekedési rendszere a különböző közlekedési módok tekintetében? Jó vagy rossz állapotban van a város infrastruktúrája a különböző közlekedési lehetőségek terén?
2. **Intézkedések:** Van-e már a fenntarthatóbb városi mobilitást szolgáló kiválasztott vagy bevezetett intézkedés? Vegye tekintetbe a politikával kapcsolatos intézkedéseket is, pl. ha a város rendelkezik kerékpár tervvel, közlekedésbiztonsági programmal vagy más, a SUMP tervezéshez kapcsolódó tervvel / programmal.
3. **A város adminisztrációs kapacitása:** Milyen kapacitással rendelkezik a város a finanszírozás, az emberi erőforrás és a műszaki kompetencia tekintetében? Ne felejtjük el tekintetbe venni, hogy az intézkedések befolyásolhatják a napi karbantartást, és hogy hosszú távú elkötelezettséget igényelhetnek.



3.2 1. lépés: A kiinduló állapot meghatározása

A fenntartható városi mobilitás tervezésével kapcsolatos intézkedések tekintetében fontos figyelembe venni a város helyzetét. A kiinduló állapot felméréséhez és a város rendelkezésére álló kapacitások áttekintéséhez használható az alábbi elemzési táblázat, mely tekintetbe veszi a kulcsfontosságú összetevőket. Az alább bemutatott elemző táblázat alkalmazható a város közlekedési rendszerét alkotó különböző elemek elemzésére (lásd az 1. Táblázat). A táblázat felhasználható a közlekedési rendszer jelenlegi állapotának felmérésére és segítségével meghatározható az is, hogy az intézkedések bevezetéséhez milyen kapacitásokkal rendelkezik a város.

Az elemzési táblázat által nyújtott áttekintés alapján a következő lépés a város közlekedési rendszerének jelenlegi állapotáról szóló ismeretek elmélyítése. Ez minden egyes közlekedési mód esetében szisztematikusan elvégezhető a 6. ábrán látható kerékpározáshoz használt egyszerű módbéli megosztás-infrastruktúra összehasonlítás segítségével. Ez az összehasonlító megközelítés megmutatja az összefüggést a közlekedési mód infrastruktúrájának minősége (jó ill. szegényes) és a között hogy a városlakók mennyire ismerik és használják (alacsony ill. magas) azt. Ennek segítségével meghatározható, hogy a városnak a fizikai és / vagy nem fizikai (például információs és kommunikációs) célokra kell-e összpontosítania.

1. Táblázat: Példa arra, hogyan használható az elemző táblázat a közlekedési rendszer állapotának meghatározására, és hogyan támogatja, hogy milyen típusú intézkedések kerüljenek kiválasztásra.

FUNKCIÓ/ KÖZLEKEDÉSI MÓD	KÖZLEKEDÉSI MÓD RÉSZARÁNY	INFRASTRUKTÚRA A MINŐSÉGE	BIZTONSÁGI, KÖRNYEZETVÉD MI, EGÉSZSÉGÜGYI HELYZET	JELENELGI ÁLLAPOT, INTÉZKEDÉS BEVEZETÉS	ELEMZÉS
Gyaloglás	12%	Rossz	Sok baleset az iskolához közeli átkelőhelyeken	Alacsony aktivitás	Közlekedés biztonsági intézkedések szükségessé válnak
Kerékpározás	7%	Közepes	Az alacsony használat miatt kevés előny	A bicikli hálózat feltérképezése folyamatban. Alacsony költségvetés új intézkedésekre.	A városvezetés emelje meg a kerékpár közlekedési intézkedések költségkeretét
Busz/villamos/metró/keskeny nyomtávú vasút	16%	Jó	Új busz flotta üzembeállítása, kisebb szintű légszennyezés	Magas aktivitás, közösségi közlekedés stratégiai tervezés	Haladás a jó irányban, folytatás
Személyautó	65%	Jó	Sok baleset a veszélyeztetett úthasználók és a személyautók között, nagymértékű légszennyezés	Magas aktivitás, új elkerülő út építése folyamatban	A belvárosi közlekedés átalakítása az elkerülő út befejezésekor
Vasútállomás és nagyobb átszállóhelyek	X	Jó	A buszállomás gyalog túl távol van	Alacsony aktivitás	Az átszállóhelyek bevonása a tömegközlekedési stratégiába
Szállítás	X	Jó	A nehéz gépjárművek közlekedése a városközpontban biztonsági kockázatot jelent	Alacsony aktivitás	A város adminisztrációs kapacitásának növelése
Elemzés	Személyautó a meghatározó közlekedési mód	A sérülékeny úthasználók nem érzik biztonságban magukat	Sok közlekedési módot érintő forgalom biztonsági intézkedések szükségessé válnak	Több területen szükséges a kapacitás bővítése	X

6. Ábra: Stratégiai megközelítés olyan intézkedések kiválasztásakor, ahol fizikai és nem fizikai (információs és kommunikációs) intézkedések kombinációjára van szükség. Az ábra a WALCYNG EU-projektben elért eredményeken alapul. Forrás: Hydén et al (1998).

		KERÉKPÁR INFRASTRUKTÚRA	
		Rossz	Jó
KERÉKPÁR HASZNÁLAT	Alacsony	A városlakók nem kerékpároznak, mert ... Építs! Tájékoztass!	A városlakók nem kerékpároznak, mert ... Támogasd!
	Magas	Kerékpároznak, annak ellenére hogy ... Építs!	Kerékpároznak, mert... Tartsd fenn! Fejlessz!



Forrás: Trivector

E megközelítés alkalmazásának oka, az intézkedés kiválasztási folyamat megkezdésekor, a nem hatékony intézkedésekbe történő beruházás elkerülése; melyek nem felelnek meg a város előfeltételeinek vagy a kitűzött céloknak, jövőkének.

A 2. sz. Táblázat, ugyanezt a megközelítést követve, példát mutat be arra, hogy miként lehet alkalmazni többféle közlekedési módra. A táblázatot az alábbi három lépésnek megfelelően használja:

1. Egy közlekedési móddal kezdje és jelölje meg a legmegfelelőbb fokozatot a módbéli részarányra és az infrastruktúra minőségére. Ismétlje meg az összes többi közlekedési módra.
2. Értékelje ki az eredményt és hasonlítsa össze a prioritizált célokkal és kihívásokkal
3. Összpontosítson azon intézkedésekre, melyek célja a kiválasztott négyzetben lévő vörös színű dobozokban meghatározott célok teljesítése.

2. Táblázat: Szisztematikus megközelítés, hogyan kell meghatározni, hogy milyen típusú intézkedéseket kell figyelembe venni a közlekedési rendszer használata alapján. A példa arra utal, hogy az infrastrukturális intézkedéseket a gyaloglás ösztönzése és feltételeinek javítása érdekében kell figyelembe venni

TRANSPORT MODE		STATUS OF INFRASTRUCTURE				
Modal share	Shared mobility	Poor	2	3	4	Good
	Public transport	Poor	2	3	4	Good
	Cycling	Poor	2	3	4	Good
	Walking	Poor	1	2	3	4
High	Low	1	2	3	4	5
		1	2	3	4	5
		1	2	3	4	5
		1	2	3	4	5
		1	2	3	4	5

1 Build infrastructure and provide services/inform
2 Promote infrastructure and services!
3 Build infrastructure
4 Maintain and de...

3.3 2. lépés: Intézkedés lista kidolgozása

A SUMP kezdő városok intézkedés kiválasztási folyamatának második lépése a lehetséges intézkedések listájának kidolgozása. Úgy kell megtervezni, hogy a város fenntartható mobilitási jövőképének és céljainak, valamint a prioritizált kihívásoknak megfelelően. Az 1. lépésben azonosított nem fizikai és fizikai intézkedések ajánlott kombinációját is figyelembe kell venni. Annyi intézkedési lista létezik, ahány város, de néhány alapkategóriát indulásként mindig ajánlott használni, mint például az intézkedés leírás és a felelősség (lásd a 3. sz. Táblázat példáját).

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	FELEŐSSÉG
Elkülönített kerékpár infrastruktúra	Jelzett sávok és nyomvonalak a fő városi utca mentén. A gépjárműforgalom kizárása növeli a kerékpárosok közlekedésbiztonságát.	Út tulajdonos
Mobilitás menedzsment terv fejlesztése		
A kiemelt utak gyalogátkelő helyeinek fejlesztése		
...		

SUMP hosszú intézkedés lista

A SUMP-ra alkalmas intézkedések gyors áttekintésére az I. Mellékletben egy összesített lista található, mely olyan forrásokból származik, mint az EVIDENCE, a KonSULT, a MaxExplorer és a CIVITAS. A lista kiterjed az összes CIVITAS szakpolitikai területre vonatkozó intézkedésre, és ötletforrásként használható fel a SUMP intézkedés lista összeállításakor. Az intézkedések úgynevezett intézkedési területek szerint vannak rendezve, az EVIDENCE-ben megadott leírások alapján. Az I. Mellékletben szereplő legtöbb intézkedéshez a forráshelyen található részletesebb információkhoz vezető link is megtalálható. Szükség esetén a helyi körülményekhez illeszkedő intézkedések hozzáadhatók a listához.

Indulási intézkedések

Vannak olyan intézkedések, amelyek a SUMP fejlesztésben kezdő városok számára jó indulási lehetőséget teremthetnek (lásd a 7. Ábrát). Ezek olyan intézkedések, amelyek célja a SUMP tervezés belső ismereteinek és tudatosságának növelése a szervezet politikusai és tervezői által együttesen végzett kapacitásépítéssel. Ebbe beletartoznak olyan fizikai intézkedések, melyek az infrastruktúra fejlesztését szolgálják a biztonság növelése, a gyalogos és kerékpáros közlekedés javítása érdekében, továbbá olyan szervezési intézkedések, melyek célja a meglévő közlekedési rendszer hatékonyságának növelése.

7: Ábra A SUMP fejlesztésekhez jó indulási lehetőséget kínáló intézkedések

Intézkedés

Miért érdemes megfontolni

Stratégiai intézkedések; helyzet felmérés és adatgyűjtés

Stratégiai politikai intézkedések, mint például utazási felmérés, vagy kerékpár közlekedési terv kidolgozása, melyek elősegítik a helyzet megismerését, megértését, ami igen fontos az intézkedések kiválasztásakor. *Példák: utazási felmérés, kerékpár közlekedési terv, fizikai akadályok feltérképezése a közlekedési környezetben stb.*

Kapacitásépítő tevékenységek

A SUMP tervezés indításakor kapacitás bővítési tevékenység keretében javasolt a tervezők, város politikusok és mások fenntartható mobilitásra vonatkozó ismereteinek, tudatosságának fejlesztése. *Példák: információ átadás, képzés a tervezők, város politikusok részére, kerékpár túra politikusoknak, a mozgáskorlátozottak közlekedési problémáinak ismertetése a karbantartó személyzetnek, stb.*

Közlekedés biztonsági intézkedések

A város közlekedési helyzetétől függetlenül elsőbbséget kell adni a közlekedésbiztonsági intézkedéseknek. *„Az iskolák környezetének közlekedési biztonságát javító intézkedések, tevékenység gyakran alkalmazott „induló intézkedés”.*

Gyalogos és kerékpáros közlekedési infrastruktúra

A leginkább fenntartható közlekedési módok; kerékpár vagy gyaloglás, egyben a legveszélyesebbek az úthasználókra. A gyaloglás és a kerékpározás részarányának növelése érdekében nagyon fontos a biztonságos és jól elérhető infrastruktúra. *Példák: biztonságos gyalogos átkelőhelyek, kerékpárutak, stb.*

Fenntartható közlekedési módok támogatása, szemléletformáló kampányok

A városlakók fenntartható közlekedési módok használatára való ösztönzésével lehet indítani a közlekedési módok megoszlásának befolyásolására irányuló munkát. Azért is, hogy növeljék a városakók közlekedési rendszerre és a rendelkezésre álló mobilitási szolgáltatásokra vonatkozó ismereteit. *Példa: háztartási tájékoztatófüzet, közösségi közlekedés marketing, stb.*

Forgalom menedzsment

A forgalom menedzsment a mobilitás tervezés alapja kell, hogy legyen és felhasználható a közlekedési rendszer optimalizálására és a közlekedés felhasználás fenntarthatóság irányú fejlesztésére. *Példák: Közlekedési operációs központ / koordináció*

Parkolás szervezés

A parkolás szoros kapcsolatban áll az autóhasználattal és az autó tulajdonlással. A parkolás szervezés nagyon hatékony módja lehet a más közlekedési módokra történő áttérés ösztönzésének. *Példa: az utcai parkolás díja a városközpontban.*

A 7. ábra ajánlott intézkedései azon az elgondoláson alapulnak, hogy a városlakók meglévő közlekedési rendszerrel történő tájékoztatása, ezek népszerűsítése a fenntartható közlekedési módok használatának növekedését eredményezheti; nagyobb beruházások nélkül. Ezek után a közlekedési rendszer továbbfejlesztéséhez fontos pontosan ismerni, megérteni a rendszer működését, mielőtt a költséges infrastrukturális intézkedésekbe való befektetésről döntés születik. Az is fontos, hogy forgalomirányítási és mobilitás menedzsment intézkedésekkel dolgozzunk, amelyek gyakran jó költség-haszon arányt képviselnek, és elősegíthetik a meglévő közlekedési rendszer hatékonyabb felhasználását. A következő fejezetekben bemutatott VÁROSI ESET szövegdozókban példák láthatók az európai városokban bevezetett tipikus indító intézkedésekre.

A különböző intézkedésekről további információ szerezhető a 4. Szövegdozóban: különböző intézkedési adatbázisok és elérésük.

Az új intézkedések mellett, amint az előbbiekben ajánlott, a potenciális induló intézkedések között lehetnek olyan intézkedések is, amelyek kiterjesztik vagy frissítik a városban alkalmazott intézkedéseket és szolgáltatásokat. Az ilyen típusú korszerűsítési intézkedések lehetősége az 1. sz. Táblázatban bemutatott strukturált áttekintés használatával azonosítható és kidolgozható. A végrehajtott intézkedés korszerűsítésének két fő oka van: 1) a sikeres intézkedés bevezetése a város más területein és 2) az intézkedés első végrehajtása során elkövetett hibák kijavítása.

VÁROSI ESET – Induló intézkedés példa

P+R parkolók és B+R tárolási létesítmények fejlesztése – Budapest

Parkolás szervezés

Az élehető városi környezet megteremtésének igénye Budapesten forgalomcsillapító intézkedéseket tesz szükségessé, a belső zónák személyautó forgalmának enyhítését és a tömegközlekedés használatának növelését. Ennek elérését szolgáló intézkedés Budapesten a kombinált közlekedési módok előmozdítása, valamint a magán közlekedés és a tömegközlekedés összekapcsolása. A P+R rendszer lényege, hogy a személygépkocsi használatának kényelmét és rugalmasságát összekapcsolja a kötöttpályás járművek gazdaságos és helytakarékos üzemeltetésével.

Két ok, amiért ez jó induló intézkedés:

- A meglévő rendszerre épül
- A város közlekedési rendszerének nagymértékű javítása kismértékű induló beruházással

A P+R parkolóhelyek és a B+R tárolási létesítmények ideális helyszíne olyan csatlakozási pont, ahol az utasok a kötöttpályás közlekedési módokat használhatják, hogy közvetlenül elérjék a tipikus ingázó célállomást: a városközpontot. Ezen kívül „jó városi helynek” kell lennie, ahol a naponta szükséges szolgáltatásokat és kereskedelmi egységeket elérhetik. A P+R parkolók kiépítése Budapesten több szakaszban valósul meg. Rövid és középtávon a meglévő nagysebességű vasúti hálózat mentén épülnek a P+R parkolóhelyek. Hosszú távon a nagysebességű vasúti hálózathoz kapcsolódóan kerül sor a további fejlesztésre.



Forrás: BKK Budapest

4. Szövegdoboz: További intézkedések

Nemzeti viszonylatban gyakran számos ország - specifikus forrás áll rendelkezésre, amelyek különböző szakpolitikai területeken írják le a különböző típusú intézkedéseket. Európai kontextusban több olyan platform létezik, ahol a fenntartható város tervezéssel kapcsolatos intézkedéseket ismertetik, rangsorolják és értékelik. Ezek a források kiegészíthetik a nemzeti ismereteket, és ötletforrásként használhatók fel, hogy milyen típusú intézkedések alkalmasak a konkrét kihívások kezelésére.

KonSULT

A KonSULT egy tudásalapú adatbázis a fenntartható városi terület használatáról és közlekedésről. A KonSULT célja a megfelelő szakpolitikai intézkedések és csomagok azonosítása. További információ:

www.konsult.leeds.ac.uk

MaxExplorer

A MaxExplorer egy interaktív eszköz, amely segít a „mobilitásmenedzsment-kezdőknek” a saját helyzetüknek leginkább megfelelő mobilitási menedzsment intézkedések kiválasztásában. Az eszköz elérhető az EPOMM platformon, és 27 kiemelt intézkedést ismertet. További információ: www.epomm.eu/index.php?id=2745

EVIDENCE

Az EVIDENCE stratégiai kezdeményezés volt, melynek célja a SUMP megvalósítás lehetőségeinek feloldása. Az EVIDENCE weboldal 22 mobilitási intézkedés-áttekintést (összefoglaló és részletes) és oktatási anyagokat tartalmaz a tudósok és oktatók számára. További információ: www.evidence-project.eu/index.php

Innovatív városi közlekedés megoldások

A CIVITAS különböző szakpolitikai területein lévő intézkedésekkel kapcsolatos kihívásokról, tanulságokról és ajánlásokról bővebb információ: [Innovative Urban Transport Solutions report](http://InnovativeUrbanTransportSolutionsreport)



3.4 3. lépés: Intézkedések minősítése

Az intézkedések kiválasztásának harmadik lépése a 2. lépésben felsorolt potenciális intézkedések értékelése annak érdekében, hogy azonosítsuk a város számára hatékony és megvalósítható intézkedéseket. A potenciális intézkedések értékelése összetett feladat lehet, amelyet a vélemények, igények és korlátok befolyásolnak. A közzététel feladata, hogy olyan intézkedéseket találjon, amelyek költséghatékonyak a közösségi közlekedésben. A nyilvánosságnak és / vagy a politikusoknak előzetes véleményük van, amelyet tekintetbe kell venni, valamint az intézkedésnek hozzá kell járulnia a város általános céljainak eléréséhez. Mindezek a szempontok számíthatnak, de a gyorsabb előrelépés érdekében a legfontosabb szempontok, hogy az intézkedés bevezethető legyen, hozzájáruljon egy fenntarthatóbb város kialakításához és megvalósítható legyen. Ha nem, akkor nem szabad figyelembe venni az ebben a kézikönyvben bemutatott egyszerűsített intézkedés kiválasztási módszer alkalmazásakor.

VÁROSI ESET – Induló intézkedés példa

Dinamikus megoldás a tömegközlekedésre – Torino

Fenntartható közlekedési módok támogatása,

Az intézkedés fő célja az olyan alacsony népsűrűségű területeken megjelenő közlekedési igény hatékonyabb kielégítése, amelyet nem szolgál ki a helyi tömegközlekedés. A nagy népsűrűségű területek mobilitás iránti keresletét nagy kapacitású kollektív közlekedési rendszerek fedik le, míg az alacsony népsűrűségű területeken manapság a közlekedés hiánya, vagy a tömegközlekedés korlátozott területi lefedettsége miatt, a magánjárművel jellemző. 2008-ban a Torinói Fővárosi Mobilitási Ügynökség (AMM) kiépítette a MeBus szolgáltatást, a tömegközlekedési vállalatok által biztosított igény szerinti' olyan szolgáltatást, ami egy utazás-foglalási rendszernek köszönhetően garantálja a nagyobb területi lefedettséget, úgy hogy optimalizálja a szolgáltatást mind a felhasználó, mind a szolgáltató részére További információ:

www.mebus.it



A potenciális intézkedések hosszú listájának összeállítását követően, az intézkedések minősítése a következő lépés. Kezdje a képviselők összegyűjtését a városi igazgatásban, és szükség esetén más érdekelteket is hívjon be, akik majd részt vesznek az intézkedések végrehajtásában. Az intézkedések listáját ezután be kell mutatni, és minden képviselőnek értékelnie kell az egyes intézkedések hatékonyságát és megvalósíthatóságát, például egy 0-tól 3-ig terjedő skálán. Ily módon olyan intézkedések kerülnek kiválasztásra, amelyek nagy valószínűséggel alkalmazhatók és hozzájárulnak az elfogadott célok eléréséhez. A 4. táblázatban bemutatunk egy példát egy ilyen értékelés megszervezésére.

4. Táblázat: Példa a 2. lépésben felsorolt intézkedések minősítésének megszervezésére. A minősítést a város képviselői (egyénilag vagy egy csoportban együtt) egy munka megbeszélés keretében végezhetik.

INTÉZKEDÉS	HATÉKONY SÁG	MEGVALÓSÍTHATÓSÁG	MEGJEGYZÉS
Elkülönített kerékpáros közlekedés	. . . ■ ■	. . . ■ ■ ■	A terület tulajdonosai egyeztetni
Mobilitás menedzser terv fejlesztése	. . ■ ■ ■	. . . ■	Tudás az adminisztrációs szervezeten
Kiemelt utak gyalogos átkelőhely fejlesztés	Az utak többségéért más érintett a felelős
...			

Az intézkedés megvalósíthatósága a város kapacitásától és más helyi előfeltételektől függ majd. Minden városnak figyelembe kell vennie az olyan tényezőket, mint a finanszírozás, az idő, a jogszabályok és a szervezeti struktúra. Egy a hosszú távú stratégiai mobilitás tervezésben nem járatos város részére fontos tényező a megfelelő tervezői kompetencia, a feladatok munkatársak közötti elosztása és a különböző típusú intézkedések végrehajtásának és nyomon követésének biztosítása. Az előrelépés a probléma gyors megoldására az, hogy az intézkedések minősítését hozzáértő személyek együttesen, csoportmunkában végzik.

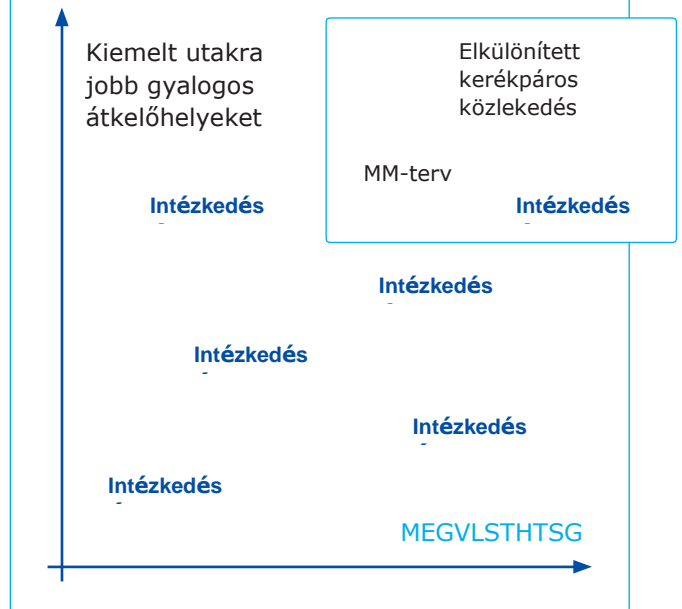
VÁROSI ESET – Induló intézkedés példa

A gépkocsik belépését megakadályozó alkalmas infrastruktúra kiépítése – Thesszalóniki**Forgalombiztonsági intézkedés**

Az autók szabálytalan, a már parkoló autó melletti parkolásának (kettős parkolás) és a motorkerékpárok veszélyes vezetési magatartásának megakadályozása érdekében 2016 őszi az önkormányzat egy központi főúton elasztikus közúti elválasztó szegélyeket és fényvisszaverő rugalmas határolókat telepített. A szegélyek és határolók elválasztották a forgalmi sávokat és megakadályozták, hogy az autók és motorkerékpárok az ellenkező irányú forgalmi sávba léphessenek. Az intézkedések az autók zökkenőmentes haladását eredményezték és, ugyanakkor növelték a gyalogosok biztonságát a területen.

A kiválasztott minősített intézkedéseket a 8. ábra szerinti Hatékonyság – Megvalósíthatóság diagramban ábrázolva szemléletesen mutathatók be a politikusoknak, városakóknak. A kiválasztott intézkedések azok a 2. lépésben listázott intézkedések, amelyeket a végrehajtás szempontjából a leghatékonyabbnak és a leginkább megvalósíthatónak tartottak a minősítést végzők.

8. Ábra: Példa a minősített intézkedések ábrázolására
HATÉKONYSÁG



A minősítés befejezésekor a legmagasabb minősítésű (vagy a legfontosabb prioritású) intézkedések összefoglalása vihető tovább a SUMP tervezési folyamatban. Lásd az 5. táblázatot alább: Példa az intézkedés lista.

5. Táblázat: Példa az intézkedés listára

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	FELELŐSSÉG	HATÉKONYSÁG	MEGVALÓSÍTHATÓSÁG	MEGJEGYZÉS
Elkülönített kerékpár közlekedés	Jelzett sávok...	Út tulajdonos	A terület tulajdonosával egyeztetni
Mobilitás menedzsment terv fejlesztése	...	napi szállítási csoport	Tudás az adminisztrációban
...					

VÁROSI ESET – Induló intézkedés példa

Interaktív térképek gyalogosok és kerékpárral közlekedők részére – Donostia-San Sebastián**Fenntartható közlekedési módok támogatása és szemléletformáló kampányok**

Donostia-San Sebastián-ban egy olyan kerékpáros és gyalogos útvonalat terveznek, amely a város legérdekesebb helyeihez vezet és amely mind a turisztikai látványosságokat, mind a helyi lakosoknak fontos helyeket (ingázás, vásárlás stb.) lefedi. Az útvonalakon megfelelő megállóhelyeket kell kialakítani, ahol a közelben rendelkezésre áll kerékpártároló (kerékpárosok) vagy pihenőhelyek, játszóterek, edzőparkok, a gyalogosok számára, illetve WC-k is. A különböző célpontok közötti távolságra a kerékpározási idő vagy a gyalogos időszükséglet lesz feltüntetve - a térképet használó célcsoportnak megfelelően. Ezeknek a feladatoknak a végrehajtásáért felelős osztály a mobilitási osztály lesz, de az információkat a város közigazgatásának más szervezeti egységeivel is egyeztetni kell: parkok és kertek, karbantartás és várostervezés.

Forrás: San Sebastian

**3.5 4. lépés: Leírás és a kiválasztott intézkedések jóváhagyása**

A SUMP induló városok intézkedés kiválasztási folyamatának negyedik, utolsó lépése a kiválasztott intézkedések leírása és a jóváhagyás megszerzése. Ezen a ponton, amikor megtörtént azon a városban megvalósítható intézkedések kiválasztása, melyek a becslések szerint leghatékonyabbak a fenntarthatóbb városi mobilitás tervezéshez, meg kell erősíteni az intézkedések leírását és el kell nyerni a város politikusok, a városlakók és a további érdekelt felek jóváhagyását. A kiválasztott intézkedéseknek megvalósíthatónak kell lenniük, és a leginkább prioritást élvező kihívásoknak kell megfelelniük. Amennyiben a város közigazgatásán kívüli érdekelt felek és a városlakók között mélyebb együttműködésre van szükség, ehhez hasznos tippeket és módszereket talál az 5. Szövegdobozban.

5. Szövegdoboz: Intézményi együttműködés

A Kézikönyv *Intézményi együttműködés – Együttműködésben dolgozni intézményi partnerekkel a fenntartható városi mobilitási tervek keretében* további információt tartalmaz erről az együttműködésről.

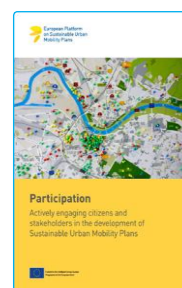
www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_cooperation_en.pdf



A CHALLENGE-projektben készített kézikönyv bevezetést ad az intézményi együttműködés témába; előkészítés, érintett partnerek azonosítása és bevonása, megegyezés a felelősségi körökről.

Ezen túlmenően a részvételről készített kézikönyv követhető módon ismerteti, hogyan lehet aktívan bevonni a polgárokat és az érdekelteket a SUMP fejlesztésbe. A kézikönyv, amely szintén a CHALLENGE projekt terméke, bevezetőt ad a részvétel tárgykörébe, és a való életből vett hasznos eszközöket és eset példákat mutat be.

www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual_participation_en.pdf



A megvalósíthatóság megerősítése

A kézikönyvben leírt korábbi lépések során az intézkedések megvalósíthatóságának első értékelését a tervezők egy korlátozott létszámú csoportja végezte. A következő lépés az, hogy a javasolt intézkedések listáját szélesebb körben mutassuk be a város közigazgatásában, hogy meggyőződjünk arról, hogy egy bizonyos intézkedés megvalósítható, vagy megérthető, hogy mit kell tenni annak érdekében, hogy a megvalósítás sikeres legyen.

A siker kulcsa az, hogy az érdekeltek és a politikusok közös megegyezésre jussanak a költségesebb vagy nagyobb változtatást igénylő intézkedések tekintetében. A jóváhagyás elérésének és a megvalósíthatóság kivizsgálásának egyik módja a tervezett stratégiai intézkedések tervezetének a különböző érdekelt felek részére konzultációs céllal történő megküldése.

A fizikai környezettel komolyabb konfliktust eredményező intézkedések támogatásának elnyerése érdekében és amikor az ilyen intézkedésekkel szembeni, vagy azt támogató erőteljes vélemények merülhetnek fel, célravezető átmeneti beavatkozások vagy kísérletek segítségével bemutatni az intézkedés bevezetésének előnyeit és így elnyerni a végleges megoldás jóváhagyását (lásd a 6. Szövegdobozban található egyik példát).

6. Szövegdoboz: Ideiglenes strandok

Egy ideiglenes intézkedésre híres példa a Párizsi Plages, egy sor, mesterséges építésű strand létesítése egy alig használt úton, a Szajna-part mentén. Az első három kilométeres átmeneti szakasz 2002-ben történt megnyitása óta a megoldás elterjedt, és jó példa arra, hogy egy átmeneti intézkedés hogyan segítheti a közterület másfajta felhasználását; a polgárok javára. Ha több példát szeretne látni a világból, látogasson el a Nyilvános helyek projekt honlapjára: www.pps.org/places/lq



VÁROSI ESET – Induló intézkedés példa

Kulcs indikátorok nyomon követése, Zöld könyv - Birmingham

Stratégia politikai intézkedések –adat gyűjtés és nyomon követés

A mobilitási cselekvési terv a város közlekedési rendszerére vonatkozó távlati elképzelés és stratégia. Cél az emberek és a vállalkozások előtt álló jelenlegi és jövőbeli kihívások megértése és olyan stratégia kidolgozása, ami segíti a várost a végső célok elérésében. A Birminghami Mobilitási cselekvési terv, a Zöld könyv egy olyan konzultációs dokumentum volt, amely részletesen bemutatta a Birmingham előtt álló kihívásokat, vagy amikkel valószínűleg szembe kell majd nézni, és olyan információkkal szolgált, amelyek elősegítették a kulcsfontosságú kérdések megvitatását.

Ez magában foglalta a közlekedési rendszer kiindulási adatait, jellemzőit és a vonatkozó bizonyítékokat (pl. közlekedési mód használat megoszlása, gépkocsi tulajdonlás, közlekedési kultúra stb.), a közlekedés kérdéseit / hatásait (halálos és súlyos sérülést eredményező balesetek száma, a levegőszennyezés mértéke) és egyéb kulcsfontosságú tényezőket, melyek hatással vannak a közlekedési hálózatra (népességnövekedés, gazdasági fejlődés stb.)

Ennek az elemzésnek az a célja, hogy kiemelje azokat a területeket, ahol a változás a leginkább szükséges, és hogy elindítsa a vitát arról, hogy milyen kell hogy legyen a város jövőbeni közlekedési rendszere. Segíteni fog az elvek és ötletek befolyásolásában, hogy ösztönözzék a gondolkodást arról, hogy rövid, közép- és hosszú távon mik legyenek a prioritások annak érdekében, hogy a közlekedési rendszer majd megfelelően kitűzött céloknak.



Forrás: Birmingham City Council

Valamennyi intézkedés költség - haszon információ begyűjtése

Időközben, ahogy az intézkedések elfogadtatása halad, tovább kell javítani az egyes kiválasztott intézkedések költség-haszon arányának leírását. A Költség-haszon elemzés (Cost Benefit Analysis: CBA) segítségével lehetőség van a projekt vagy intézkedés közvetlen és közvetett költségeinek és előnyeinek felmérésére, ami lehetővé teszi az előnyök és a gazdasági életképesség pénzügyi értelemben történő meghatározását. A költség-haszon elemzés magában foglalhatja mind a belső, mind a külső költségek és előnyök figyelembe vételét. A CBA egyik fő előnye, hogy viszonylag könnyű az eredményeket egy vagy több indikátor segítségével közvetíteni. A CBA-t leggyakrabban nagyszabású infrastrukturális projektek esetében alkalmazzák. A nem infrastrukturális intézkedések esetében a legtöbb városban nincs szabványosított értékelési megközelítés. Az intézkedések kiválasztását az ár-érték arány és az intézkedések hatékonysága alapján kell végrehajtani. Bizonyos esetekben a teljes költség-haszon elemzés túl költséges lehet, és egyszerűbb megközelítést kell alkalmazni, különösen kisebb intézkedések esetében (KonSULT, 2015; Hüging et al., 2014; ELTIS, 2015).

A költséges teljes körű CBA elkerülése érdekében, az induló városok fenntartható városi mobilitás tervezésében, az egyszerűsített hatásvizsgálati eszközök segíthetnek. Például a Városi csomópont értékelés módszere a CBA és a Több kritérium elemzés (Multi Criteria Analysis: MCA) közötti átmenet. Ennek az egyszerű eszköznek az előnye, hogy az intézkedés várható költségén túl nincs szükség más statisztikai adatra (további információért lásd a 7. Szövegdobozt).

A városiak jóváhagyásának elnyerése

Néha elfelejtett lépés a városiak bevonása és jóváhagyásuk elnyerése bizonyos intézkedések esetében. Számos tipikus indító intézkedés olyan jellegű lehet, hogy az eredményét soha nem tárják fel a városiak számára. Néhány intézkedés esetében azonban fontos tényező lehet, hogy a városiak megértsék és jóváhagyják. Ezt a témakört a SUMP Útmutató részletesebben ismerteti, abban a részben, ami bemutatja hogyan történjen a nyilvánosság tájékoztatása a jövőképről és a kiválasztott intézkedésekről, de további tájékoztatás is ajánlott lehet arról, hogy miért választották ki és finanszírozzák az intézkedéseket:

- Tényadatok előzetes közlése az intézkedésekről és a várható eredményekről.
- Az intézkedés minőség átláthatósága érdekében tájékoztatás az érdekelt felek megbeszélésen tett megjegyzéseiről
- A kiválasztott intézkedések előnyeit és hátrányait bemutató érvek közvetítése a politikai döntéshozóknak
- A városi adminisztráción és kulcsfontosságú szereplőkön túlmenő tájékoztatás; pl. a helyi kereskedelmi szövetségnek, üzleti egyesületeknek

Forrás: A SUMP Útmutató alapján, az intézkedés kiválasztás témára alkalmazva.

7. Szövegdoboz: "Városi csomópontok" értékelési eszköz

A 'Városi csomópontok' értékelés eszköze egy Excel-sablon, amelynek segítségével felmérhető a közlekedési intézkedéseknek a SUMP-hoz kapcsolódó magas szintű politikai célkitűzésekre gyakorolt hatása.

Ez a segédeszköz figyelembe veszi a közlekedési hálózat fejlesztésében részt vevő különböző érdekelt felek különböző nézőpontját. Erőssége, hogy két általánosan alkalmazott megközelítést (MCA, Több kritérium elemzés és CBA, Költség-haszon elemzés) ötvözi, hogy értékelje egy intézkedés összes hatását (mind mennyiségi, mind minőségi). Továbbá alkalmazható a kemény és a lágy intézkedésekre, helyitől a regionális szintig terjedő projektekre egyaránt.

A megadandó információ olyan tervezett vagy folyamatban lévő intézkedések vagy projektek kezdeti halmaza, amelyeket az érdekelt felek a közlekedési hálózat fejlesztése szempontjából relevánsnak tartanak. A módszertan segítségével meghatározható egy adott problémára vonatkozó és a magas politikai célkitűzéseken alapuló optimális intézkedéscsomag.

A Városi csomópontok értékelő segédeszközt a Panteia, a Rupprecht Consult és a PricewaterhouseCoopers Italy fejlesztette ki az Urban Nodes projekt keretében.

A segédeszköz letölthető:

www.mobility-academy.eu/mod/folder/view.php?id=1242 Információk, utasítások, legjobb gyakorlat és a hasznos webinárium:
www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, 3. egység.

VÁROSI ESET – Induló intézkedés példa

SUMP részleg, a PTA-n belül – Thessaloniki

Kapacitásépítő tevékenységek

A PTA létrehozott egy belső SUMP minőségértékelési egységet, amelynek feladata a Thessaloniki SUMP végrehajtása, nyomon követése, értékelése és rendszeres frissítése. Ennek az egységnek a fő célja a tömegközlekedési szolgáltatások minőségének értékelése, valamint a SUMP keretében javasolt intézkedések végrehajtásának nyomon követése. Az egység teljes mértékben tisztában van a SUMP céljainak kihívásokkal teli és összetett igényeivel. Szerepének teljesítése érdekében a ThePTA-nak megfelelő eszközökre és módszerekre van szüksége, amelyek növelik a hatóság azon képességeit, hogy elérjék ezeket a kihívást jelentő célokat.

Cselekvési terv fejlesztés

Az intézkedések listájának jóváhagyása után a következő lépés a Cselekvési terv kidolgozása. A Cselekvési terv tisztázza, hogyan teljesítik a SUMP célkitűzéseit. A SUMP Cselekvési tervekhez vonatkozó alapelvek és iránymutatások (lásd a 8. Szövegdobozt) úgy kerültek kidolgozásra, hogy támogassák az intézkedések részletes leírását és útmutatást adjanak a kiválasztott intézkedések alkalmazásához, bevezetéséhez is. A bevezetés legsikeresebb végrehajtása érdekében a Cselekvési terv fejlesztését két lépésben kell megvalósítani:

1. A SUMP célkitűzéseinek megfelelő intézkedések és intézkedés csomagok általános leírása, kidolgozás évente.
2. Az intézkedések és intézkedés csomagok részletes leírása évente; a Kivitelezési tervekben.

Az intézkedések leírásának legalább a következőket tartalmaznia kell:

- Az intézkedés leírása
- Felelősség a végrehajtásért
- Kapcsolódás más szakpolitikai ágazatokhoz
- A végrehajtás időigénye
- Finanszírozási források
- Ellenőrzési és értékelési indikátorok

8. Szövegdoboz: Alapelvek és útmutatások a SUMP Cselekvési tervhez

Útmutató anyag a városoknak a SUMP Cselekvési terv kidolgozásához; sablonokkal, és minőségi példák, eszközök elérését biztosító linkek megadásával. Az anyag kiegészíti a SUMP Útmutatót, és a SUMP-UP terméke, amely elérhető: www.sumps-up.eu

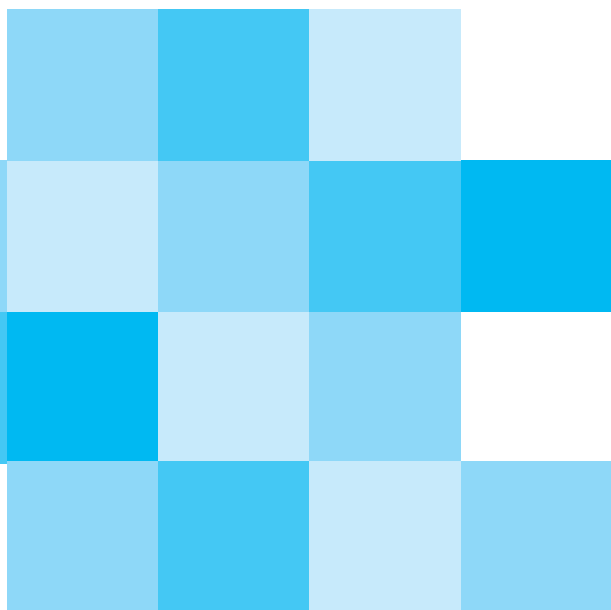


4. ZÁRÓ MEGJEGYZÉSEK

4.1 SUMP-Úps eredmények

A SUMP-Úps további kiadványai a projekt honlapján található www.sumps-up.eu.

- **Kézikönyv az intézkedések és az intézkedéscsomagok SUMP Tovább lépés -ben történő integrálására**
- **Kézikönyv az intézkedések és a csomagok SUMP Innováció-ban történő integrálására**
- **Alapelvek és útmutatások a SUMP Cselekvési tervhez**
- **A felhasználói igények elemzése a használathoz**
- **CIVITAS eszközkészlet**
- **SUMP nyilvántartás**



4.2 A szövegben idézett referenciák

Chinellato és mások 2017 M. Chinellato, P. Staelens, H. Wennberg, S. Böhrer, L Brand. Felhasználói igény elemzés az alkalmazáshoz. Elérhető: www.sumps-up.eu/reports

Citta' Di Torino (2017) www.comune.torino.it/ambiente/aria/limitazioni-del-traffico-a-torino.shtml (elérhető 2017. április 11.)

ELTIS (2015). www.eltis.org (elérhető 2017. április 11.)

Hydén et al (1998) How to enhance WALKing and CYcliNG instead of shorter car trips and to make these modes safer (HYDÉN és mások: Hogyan növelhető a gyaloglás és kerékpározás a rövidtávú autózás helyett, és hogyan tehető biztonságosabbá). Deliverable D6 (záró jelentés), EU-project WALCYNG.

Hüging és mások., (2014) Hüging, H., Glensor, K., Lah, O. The TIDE impact assessment method for urban transport innovations - Handbook for local practitioners (TIDE hatásvizsgálati módszer a városi közlekedési innovációhoz - Kézikönyv a helyi szakembereknek).

KonSULT (2015) Knowledgebase on sustainable urban land use and transport (Tudásbázis a fenntartható városi terület használatról és közlekedésről). www.konsult.leeds.ac.uk (elérhető 2017. április 11.)

May (2016) CH4ALLENGE Measure selection Manual – A leghatékonyabb intézkedési csomagok kiválasztása a fenntartható városi mobilitási tervekhez. www.sump-challenges.eu/kits (elérhető 2017. április 11.)

Missions Publiques (n.d) Poly-SUMP - DD 3.2.1. Gyakorlati útmutató Jövő keresés munka megbeszélés több központú régiókban történő szervezéséhez. www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP_3.2.1_Practical_Guide_on_running_a_FSW_for_polycentric_regions.pdf (elérhető 2017. április 18.)

Project for public spaces (2017) Lighter, Quicker, Cheaper (LQC) Helykihasználás a világban és hogyan alakítja át városi tereinket. www.pps.org/places/lqc (elérhető 2017. szeptember 5.).

Rupprecht Consult (2014) Guidelines: developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (Útmutató: Fenntartható városi mobilitási terv fejlesztése és bevezetése). www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf (elérhető 2017. április 11.).



I Melléklet

Hosszú intézkedés lista

Olvasói útmutató:

Ez az intézkedési lista azzal a céllal került összeállításra, hogy ösztönzést adjon a tervezési hatóságoknak a SUMP intézkedések kiválasztásához. Az intézkedések listája és leírása több forráson alapul. Amikor további online információ áll rendelkezésre, akkor az elérés linkje is adott. A listában használt források: EVIDENCE, DELTA, KonSULT, Trivector, Vruits, Civitas, Copenhagenize.

A SUMPs-Up Európai Unió program a Fenntartható városi mobilitási tervek elfogadásának felgyorsítására felelős szerzője: Trivector Traffic AB

Az intézkedések hosszú listája a Bizonyíték struktúrán alapuló 25 intézkedés területre oszlik. Minden egyes intézkedés területhez számos intézkedés leírása található és megjelenik a CIVITAS szakági területhez történő kapcsolódás is.

1. Gyaloglás
2. Városi szállítás
3. Utazási információ
4. Közlekedésbiztonság
5. Forgalomszervezés
6. Adók és díjak
7. Helyszín alapú közlekedési tervek
8. Útfelület újrafelosztás
9. Közösségi közlekedés fejlesztése
10. Személyes utazás tervezés
11. Parkolás
12. Új közösségi közlekedés rendszerek
13. Új személyautó használati modellek
14. Marketing és jutalmazás
15. Terület használat tervezés
16. A közlekedési módok integrációja
17. Inkluzív városi tervezés
18. e-jegyrendszer
19. Környezeti zónák
20. Akkumulátoros és üzemanyagcellás járművek
21. Kerékpár infrastruktúra
22. Torlódási díjak
23. Környezetbarát gépjárművek
24. Kerékpár-megosztási rendszerek
25. Behajtási korlátozások

1. Gyaloglás [\(link\)](#)

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Gyalogos területek és útvonalak	Intézkedések a gyaloglási szokások befolyásolására valamint biztonságos és vonzó gyalogos területek kialakítására.	Gépkocsitól független életstílus
Ideiglenes gyalogos területek kialakítása	Forgalomcsökkentés a városközpontokban, belépési korlátozások és egy világos stratégia a gyalogos területek kialakításának támogatására.	
Intelligens gyalogátkelőhelyek	Az Intelligens gyalogos érzékelő (IPD) valós idejű információt szolgáltat a forgalomjelző berendezés részére az átkelésre várakozó gyalogosok számáról, valamint arról, amikor az átkelőhelyhez közeledve belépnek az érzékelési területre. A Forgalomjelző berendezés attól függően változtatja a zöld fázis időtartamát, hogy hányan vannak az átkelésre, illetve hogy hányan kelnek át éppen. Ez a zöld fényigénylő rendszer kikapcsolható, ha a gyalogosok száma a meghatározott küszöb alá esik. Míg a gyalogosok zöld fázist várnak, és közben, ha az átkelésre várók személyek száma meghaladja az előre meghatározott küszöböt, a zöld fény igény a fényciklustól függetlenül is aktiválódik. Ez a fény igény a járművek figyelmeztetésére szolgál a gyalogosok jelenlétéről. A megvilágítási rendszer célja a kereszteződés és környéke megvilágítása, így figyelmezteti a járműveket a gyalogosok jelenlétére és ez által fokozza a biztonságot.	
Megközelítés javítása idősek és fogyatékkal élők részére	A megközelítés biztosítása idősebb és fogyatékkal élő emberek számára; sima, egyenletes jól tapadó járdafelületek és a megfelelő járdaszegély kialakításával.	Biztonság és védelem

2. Városi szállítás [\(link\)](#)

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Teherforgalmi útvonalak és tiltások	A teherforgalmi útvonalak kijelölése elősegíti a megfelelő útvonal használatot; azáltal, hogy a teherautók által igénybe vehető útvonalak meghatározásra kerülnek.	Városi áruszállítás logisztika
Közúti áru fuvarozási menedzsment rendszerek	Olyan telematikai rendszerek, amelyek az áruszállító járműveken, elhelyezett távoli eszközöket használnak az áru fuvarozási műveletek figyelemmel kísérésére és ellenőrzésére, valamint a beérkező adatokat felhasználható formában bemutatják az áruszállítási menedzsereknek; statikus vagy valós idejű adatként.	
Tehergépjárművek forgalmának tiltása: főutak, csúcsidőben	A fő közlekedési útvonalakon a torlódások elkerülése érdekében a tehergépjárművek / nehéz tehergépjárművek közlekedési tilalmát kell bevezetni csúcsforgalmi időkben (például hétfvégén).	
Minőségi áruszállítás partner kapcsolatok	Az érdekeltek bevonásának leggyakoribb eszköze a minőségi áru fuvarozás partnerség. Célja az áruszállításban és a logisztikában részt vevő köz- és magánszektorbeli felek összehívása, hogy megvitassák a problémákat, és megoldásokat találjanak és valósítsanak meg azzal a céllal, hogy javítsák az áru fuvarozási tevékenység gazdasági, társadalmi és környezeti értelemben vett fenntarthatóságát.	
Áruszállítási tanácsadó testületek és fórumok	A bizottságok, tanácskozó testületek és fórumok létrehozása az érdekeltek számára az áru fuvarozási rendszer kihívásainak és lehetőségeinek megvitatására a legközvetlenebb módja az összes szereplő bevonásának. Ezek a fórumok olyan technikai tanácsadó bizottságok formájában hozhatók létre, amelyek különböző adminisztratív szervekből és ügynökségekből álló közszektorban aktív munkatársakat gyűjtenek össze, a problémák kivizsgálása céljából, valamint az összefüggéseket feltáró elemzések, tanulmányok kidolgozására; a megbízható és hatékony városi áru fuvarozási politika kialakítását célzó intézkedések és döntések összehangolása érdekében.	
Városi logisztikai menedzser kijelölése	A Mobilitás menedzser koncepciójához hasonlóan a Városi logisztikai menedzser (City Logistics Manager: CLM) feladata a városi területeken az áruk mobilitásával kapcsolatos kereslet csökkentése. A Mobilitás menedzser és a Város logisztikai menedzser igazi közvetítő tevékenységet folytat a különböző helyi érdekeltségek és a hatóság között; feladatuk a különböző vállalatok és vállalkozások szükségleteinek és igényeinek összeegyeztetése.	
Időbeli hozzáférési korlátozások	Ezek az intézkedések korlátozzák az áru fuvarozási tevékenység idejét. A szándék az, hogy a városi területeken a csúcsidőszakban csökkentsék az áru fuvarozást, vagy a zajhatárok miatt tiltsák meg az éjszakai szállítást. A csúcsidőn kívüli szállítások előmozdítása ígéretes stratégia a városi teherszállítás forgalmi hatásainak ellensúlyozására.	

... 2. Városi szállítás ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Környezeti korlátozások	Az ilyen jellegű intézkedések célja a városközpontok élhetőségének megőrzése, az áruszállító járművek által okozott negatív hatások csökkentése, mind a káros anyag kibocsátás mind a zaj tekintetében. Ezeknek a stratégiáknak kettős pozitív hatása van: egyrészt csökkentik az áru fuvarozás környezeti hatását, másrészt elősegítik a tiszta technológiák használatát azáltal, hogy előmozdítják az elektromos vagy alacsony káros anyag kibocsátású járművek használatát a városi szállításhoz. A gépjármű megújítási programok támogathatják az ilyen típusú kezdeményezéseket.	Városi áruszállítás logisztika
Méret / terhelés hozzáférési korlátozások	Ezek az intézkedések a városi területek élhetőségének javítására és a közterületek, különösen a közutak használatának optimalizálására összpontosítanak. Pontosabban, az olyan korlátozások, amelyek megakadályozzák bizonyos tömegű vagy méretű (hosszúság vagy szélesség) járművek használatát egy adott úton vagy területen, csökkenthetik a torlódásokat és a nagy teherautók okozta közúti balesetek számát.	
Árképzés (közúti árképzés, torlódási díj, parkolási díj)	A közúti árképzés azt jelenti, hogy az autósok közvetlenül fizetnek egy adott útszakaszon vagy egy adott területen. A díjak rögzítettek vagy változók lehetnek a jármű kibocsátási normáinak megfelelően, ha a kibocsátások csökkentése a cél. A forgalmi torlódási díj a központi területeken bevezetett változó mértékű közúti díj (magasabb árak a túlterhelt körülmények között és alacsonyabbak azon kívül, vagy a kevésbé zsúfolt időben történő szabad áthaladás) a csúcsidőszakos forgalom csökkentése érdekében kerül bevezetésre. A díjak dinamikusak lehetnek, ami azt jelenti, hogy a díjak az adott időben fennálló torlódás mértékétől függően változnak. A fő kihívás, amelyek a tehergépjárművek parkolását illeti a városokban, a helyhiány, különösen a történelmi központokban. Ez parkolási jogsértéseket és bírságokat eredményez. A parkolási díjrendszerben az autósok közvetlenül fizetnek a parkolási lehetőségek használatáért. Ezeket a rendszereket a parkolóhelyek használatára lehet létrehozni, egyesek fix díjúak, mások változó árképzési rendszert alkalmaznak, és általában egy stratégia mentén kerülnek bevezetésre.	
Ösztönzők és támogatások	Az adózás és a díjak ellentéte az ösztönzők vagy támogatások alkalmazása a fenntartható városi elosztás ösztönzésére. A helyi hatóságok által az üzemeltetőknek nyújtott ösztönzők vagy támogatások közvetlen nyújtását nem széles körben használják, mert túl drága, míg a költségelnyökkel járó rendelkezések (közvetett ösztönzők) gyakoribbak.	
Utcai rakodó zónák alkalmazása	Az utcai parkolási intézkedések célja, hogy a meglévő utcai tervek és a rakodási területeket a jelenlegi és a jövőbeli forgalomhoz és használatához igazítsák. Az intézkedések középpontjában a parkoló és a rakodási tevékenységekhez megfelelő területek hozzárendelése áll. A parkolóhelyek és a rakodási zónákkal kapcsolatos stratégiák a járdaszegély melletti parkolás kijelölésére és érvényesítésére összpontosítanak, a járdák áthelyezésével és a potenciális áruforgalmi parkolók azonosításával.	
Közeli szállítási helyek	Az áru fuvarozást szolgáló parkoló- és rakodási létesítmények hiánya megkövetelheti a várakozóhelyek (vagy a közeli szállítási területek) használatát. A cél az, hogy az üzlet, vagy létesítmény, ahova rendszeresen történik áruszállítás, közelében legyen olyan hely, vagy nem utcai terület, ahol a rakodás megtörténhet. Életképes megoldás lehet közös rakodási területek létrehozása nagy forgalmú, vagy több bérlő által használt helyeken. Alternatív megoldásként az önkormányzatok előmozdíthatják a közeli szállítási vagy várakozóhelyek kialakítását, amelyek városi átrakodási platformként működhetnek.	
Gyűjtési pontok	Az áruk felvételére és leadására szolgáló speciális helyszínek kerülnek kialakításra, mint például utcai automatizált szekrényrendszerek, csomagküldő és postahivatalok, mini raktárak. A teherautók a gyűjtőpontokba szállítanak, és az ügyfelek ezekre a felvételi helyekre utaznak, hogy átvegyék az árukat. Ez a gyakorlat a szállítások koncentráálásával és a szállítási hibák csökkentésével csökkenti a szállítási költségeket. Mivel azonban az ügyfeleknek saját autóikkal kell felvenniük a megrendeléseket, a teljes forgalom növekedhet.	
Városi egyesítő központok	Ez az intézkedés hozzájárul a célterületen keringő áru fuvarozás csökkentéséhez azáltal, hogy elősegíti a szállítások egy vagy több városi terminálra történő összevonását. Azok a fuvarozók, akik egyébként kisebb rakományokkal külön utakon szállítanak a területen, egy semleges szállítóhoz szállítják a rakományt, aki a szállítás utolsó szakaszát kezeli. Konceptuálisan ez magában foglalhatja a „közös szállítási rendszereket”, a „szövetkezeti logisztikát” és a „városi elosztási központokat”.	

... 2. Városi szállítás([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Szállítási mód váltás	A Szállítási mód váltás program célja, hogy alternatív közlekedési módok használatának ösztönzésével csökkentse a teherautók és kisteherautók használatát a városközpontban. Bár sokak számára vonzó, ez a kezdeményezés jelentős akadályokkal szembesül a városi területeken, ahol gyakran lehetetlen megtalálni a teherautókkal vagy kisteherautókkal hatékonyan versenyző szállítási alternatívákat. Számos kísérleti teszt és kis léptékű implementáció azonban azt sugallja, hogy kismértékű szállítási mód eltolódások elérhetők. A közútiról a más módú szállításra történő forgalom átcsoportosítást sikerült elérni a rövid távú tengeri szállítás, a belvízi utak, a vasút, az áruszállító triciklik vagy a kerékpárok használatával, illetve ezek kombinációjával.	Városi áruszállítás logisztika
Közlekedési tervezők városi logisztika és áruszállítás képzése	Városi logisztika képzés fejlesztése közlekedési tervezők számára a régiókban / önkormányzatoknál.	
A logisztikai tervezés integrálása a terület tervezésbe	Proaktívabb megközelítés az, ha az áru fuvarozási terveket belefoglalják a terület használat tervezési folyamatba azáltal, hogy azonosítják az áru fuvarozási tevékenységek és az egyéb terület használat közötti konfliktusokat. Az áru fuvarozási tevékenységek és az egyéb terület használat közötti konfliktusforrások megértésével a kompatibilis fejlesztés hatékony stratégiáit lehet meghatározni és kiválasztani.	

 3. Utazási információ ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Szokásos menetrend és szolgáltatás információ	Az információ minősége, az ajánlás formátuma, valamint az információszolgáltatáshoz szükséges erőforrások és tennivalók.	Kollektív utas szállítás
Valós idejű utas információ	A valós idejű utas információ rendszerek lehetővé teszik az utasok számára, hogy különböző forrásokból valós idejű, vagyis élő közösségi közlekedés forgalmi információt érjenek el.	
Utazás tervező rendszerek	Az utazás tervező, vagy másként több közlekedési módú utazási információ, rendszerek egy sor információt ajánlhatnak a rendelkezésre álló utazási lehetőségekről, különböző közlekedési eszközökkel, kiegészítve az útvonalat és menetrendet is tartalmazó térképpel, valamint az interaktív adatbázis-rendszerekhez történő hozzáférést is, amelyek lehetővé teszik a felhasználók számára a kívánt információ megkeresését.	
Több közlekedési információ és utazási tanácsadás	Az utazási információ, számos technológián keresztül, az utazás előtt és alatt is elérhető, pl. az erre szolgáló weboldalak és szoftverek lehetővé teszik az összes közlekedési módra vonatkozó információ összehangolt és így érthetőbb formában történő bemutatását.	
Útvonal mutató kerékpárosok számára + valós idejű információ	Részletes útvonal mutató kerékpárosoktól, magától értetődő jelekkel, lehetőleg valós idejű információkkal az átmeneti torlódásokról és az út karbantartásokról.	Közlekedés telematika
Útvonal mutató kerékpárosoknak	Részletes útvonal mutató kerékpárosoktól, magától értetődő jelekkel. Torlódási zónák az iskolák körül /gépkocsik kitiltása az iskolától számított 500 m-en belülről	
Fedélzeti útvonal mutató rendszerek	A hagyományos fedélzeti útvonal mutató, IVRG (In-vehicle Route Guidance) rendszer elsősorban a kiinduló és célállomás közötti legrövidebb távolság alapján választja ki az útvonalakat, ami nagyon hasznos ismeretlen környezetben, vagy összetett hálózatokban. A következő generációban a navigációs rendszerek már képessé váltak figyelembe venni az optimalizálás különböző kritériumait, nem csak a legrövidebb utat.	

4. Közlekedés biztonság

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	
Balesetelhárító intézkedések	Sebességkorlátozás, sebességszabályozás és útjelzés.	
Kerékpáros és gyalogos biztonság	A nem motorizált közlekedés biztonsága jelentősen javítja a városi élet és utazás minőségét; egyik legfontosabb tényezője.	
Gyalogátkelőhely kiépítés	Számos gyalogos átkelő típust vehetnek fontolóra a közlekedés és város tervezők; a kijelölt (zebra) és a hangjelzéssel ellátott gyalogos átjáróktól kezdve a jelentős infrastrukturális beruházásokig, beleértve a gyaloghidakat, az aluljárókat és a „megosztott terű” csomópontokat és utcákat.	
Közútkarbantartás	A közúti karbantartás számos gyakorlatot és célt fed le. Az utak a járműhasználat, balesetek, az időjárás és egyéb természeti behatások miatt elhasználódnak. További intézkedések, mint például a csiszolás, alkalmazható az időjárás vagy hőmérsékleti viszonyok káros következményeinek csökkentésére; az út közúti járművek általi használhatóságának fenntartására. Ezen túl a karbantartás elősegíti az anyagok fejlődése és az útépitő anyagok szennyezésre gyakorolt hatásának megértése miatti előnyök érvényesítését is.	
Forgalomcsillapító intézkedések	A forgalom csillapítása fizikai és szabályozási intézkedések alkalmazásával; a járművek sebességének és gyorsulásának csökkentésére.	Biztonság és védelem
Akadálymentes mobilitás	A meglévő vizuális irányítási rendszerek elérhetőségének javítása és a vizuális irányítási rendszerek kiegészítése tapintható és / vagy hang információval.	
Iskolás közlekedésbiztonsági oktatás	Kötelező közlekedésbiztonsági oktatás bevezetése.	
Közlekedési helyzet javítása az iskoláknál	Torlódási zónák az iskolák körül /gépkocsik kitiltása az iskolától számított 500 m-en belülről	
VRU prioritás útkarbantartáskor.	Biztosítsa VRU (hangos tájékoztató egység) elérését karbantartás miatti útlezárás esetén.	
Biztonságos kijelölt gyalogos és kerékpáros utak	Megfelelő szélességű és felületű utak, szegéllyel, és téli útkarbantartás biztosítása.	
Forgalomcsillapítás: átfogó sebesség tervezés	Átfogó és jól megalapozott sebességtervek az optimális megfelelés érdekében.	

5. Forgalmiszervezés ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Hagyományos jelek és jelzések	Jelzőtáblák - különböző grafikus jelekkel, szövegekkel, tájékoztatásra, szabályozásra vagy figyelmeztetésre. Közúti jelzések - a csatorna forgalomhoz, a figyelmeztetések, szabályozási követelmények vagy alapvető információk közvetítésére. Egyéb jelzések - beleértve a forgalmi, időleges, jelzéseket és a járdaszívetet jelző, vagy további figyelmeztetést adó lámpákat veszélyes akadályok esetén.	
Hagyományos forgalomirányítás	A hagyományos forgalomirányítás olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek hatással vannak a hálózat forgalmának mozgására. Az intézkedések magukban foglalják az útvonal-korlátozásokat és az útvonal korlátozás jogát, amelyek a forgalom irányát és mozgását, valamint a parkolás (és a megállási korlátozások) megváltoztatását teszik lehetővé, így biztosítva az akadálytalan forgalmat az utakon.	Igény menedzsment stratégiák
Városi forgalomirányítás	A városi forgalomirányítási (UTC) rendszer a forgalom menedzsment speciális megvalósítását adja, amely integrálja és koordinálja a közlekedési jelzések vezérlését egy széles területen; a közúti hálózati forgalom áramlásának felügyelete érdekében.	
Változtatható üzenetek	A változtatható üzenetek (VMS) olyan digitális közlekedési jelzések, amelyek az autóvezetők átmeneti eseményekről és valós idejű közlekedési feltételekről történő tájékoztatására használatosak.	
Intelligens közlekedési rendszerek	Az intelligens közlekedési rendszerek az információs és kommunikációs technológiák széles körű alkalmazását teszik lehetővé a közlekedésben. Ezek közé tartoznak a forgalomirányítási és ellenőrzési technikák, a valós idejű információ továbbítása a felhasználókhöz, a köz- és áruszállítás irányítási rendszerei, a fejlett biztonsági rendszerek, a vészhelyzeti és katasztrófa-elhárítási és az elektronikus fizetési rendszerek.	Közlekedés telematika
Mobilitás koordinációs központ	Az információáramlás és szakértelem platformja	Mobilitás menedzsment

6. Adók és díjak

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	
A viteldíjak szerkezete	A viteldíjstruktúra azon viteldíj-politikai intézkedések teljes skáláját magába foglalja, amelyek nem felelnek meg az általános viteldíj-emelkedésnek vagy csökkentésnek. Ezek az elemek a következők: az árak földrajzi kritériumok szerinti differenciálása, a napszak, a használat rendszeressége és az utazás célja; átutalás; engedmények; és intelligenskártya-technológia.	
Üzemanyag	Az üzemanyag adókat a legtöbb országban az üzemanyag vásárlásra vetik ki. Üzemanyag-fogyasztási adó kivetése nemcsak a bevételeket növeli, hanem a közúti felhasználás viszonylag nem szelektív eszköze is.	Igény menedzsment stratégiák
Gépkocsi tulajdon adók	A jármű tulajdonos adóztatása (közvetett adó) két fő célt szolgál. Először is, általános bevételi generátor - a jövedelmet ritkán terhelik jelzáloggal. Másodsor, a környezetvédelmi célok elérése érdekében szabályozza a tulajdonban lévő gépjárművek számát és a járműállomány korát.	

7. Helyszín alapú közlekedési tervek ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	
Vállalati utazási tervek	A vállalati utazási terv (CTP) „a szervezet stratégiája a szállítási hatások csökkentésére és a munkavállalók, beszállítók, látogatók és ügyfelek utazási viselkedésének befolyásolására” (Rye, 2002). Az utazási terv nagyon gyakran a munkavállalói utazási magatartásra összpontosít.	Mobilitás menedzsment
Iskolai utazási tervek	Az iskolai utazási tervek vagy az iskolai mobilitás menedzsment (SMM) számos olyan intézkedésből áll, amelyek elsősorban a tanulók és a szülők mobilitási viselkedésének megváltoztatására irányulnak; az iskolába és az iskolából történő utazásokra vonatkozóan - főként a gépkocsit használat csökkentése érdekében.	
Gyalogos „busz”	Gyalogos busz: a gyerekek csoportokban gyalognak az óvodába / az általános iskolába és vissza.	Biztonság és védelem
Kerékpáros „busz”	Kerékpáros busz: a gyerekek csoportosan kerekednek az iskolába és vissza (néha óvoda is). A fiatal gyerekeket általában felnőttek kísérik.	
Kerékpár oktatás	Ez az intézkedés kerékpáros oktatást biztosít, mivel különösen a fiatalabb iskolai tanulók számára a közlekedésbiztonság gyakran fontos szerepet játszik a kerékpározásra vonatkozó döntésben. A kerékpáros oktatás más személyeknek is adható; egész családoknak vagy kiválasztott vállalatok alkalmazottainak.	Autó-független életstílus
Iskolai utak vizsgálata	Az iskolai utak erősségeinek és gyengeségeinek áttekintése és az intézkedések fontossági sorrendbe rendezése.	Biztonság és védelem

8. Útterület újrendezés ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Nagy befogadóképességű jármű sávok	A nagy befogadóképességű járművek (HOV) sávjait úgy tervezték, hogy elrettentsék a kis befogadóképességű autók vezetőit annak használatától, előnyben részesítve azokat a járműveket, amelyek több mint egy (általában két vagy három) utast szállítanak, valamint a buszokat.	Kollektív személyszállítás
Új út építése	Az útépítésnek nyilvánvalóan egyszerű célja, hogy hozzáférést biztosítson a gépjárművek által korábban nem elérhető területekhez, csökkentve a forgalom mennyiségét egy területen másikkba történő áthelyezéssel, vagy a kapacitás növelése céljából.	Igény menedzsment stratégiák
Egyes utcák autóval elérésének korlátozása	Egyes utcák autóval történő elérésének korlátozása	

9. Közösségi közlekedés fejlesztések ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Busz flotta menedzsment rendszerek	A buszflotta menedzsment rendszer a buszok helyére és teljesítményére vonatkozó valós idejű információkat használ a buszok menetrend szerinti közlekedésének biztosítására.	
A busz elsőbbsége	Annak érdekében, hogy a buszos utazási idők versenyképesek legyenek az egyes járművek utazási idejével, a buszok elsőbbségét biztosító beavatkozásokat kell alkalmazni.	
Busz szabályozás	A busz szolgáltatásra vonatkozó szabályozás itt az irányításra vonatkozik, amelyben a fuvarozási hatóságok vagy franchise-buszszolgáltatást ajánlanak magánszolgáltatóknak, vagy partnerséget szerveznek, akár törvényes, akár önkéntes alapon, magánszolgáltatókkal.	
A viteldíjak szintje	A viteldíjak a tömegközlekedéssel történő utazás árát fejezik ki; pl. egy vasúti, vagy buszjegy ára. A viteldíjakat a nemzeti vagy helyi hatóságok által nyújtott támogatások (vagy adók) befolyásolhatják.	
Kedvezményes viteldíjak	A kedvezményes viteldíjak a lakosság bizonyos részeinek lehetőséget kínálnak arra, hogy csökkentett áron utazhassanak tömegközlekedéssel, ami bizonyos esetekben ingyenes utazást jelenthet.	
Általános fejlesztések a tömegközlekedés elérhetőségéért	Ez az intézkedés a tömegközlekedés (PT) minőségének javítására törekszik a hozzáférhetőség javítása révén, amely magában foglalja a megnövelt szolgáltatási sebességet, a gyakoriságot, a kényelmet, a megfizethetőséget és a könnyű hozzáférést minden személy számára (a fizikai vagy szellemi fogyatékosokkal élő személyek számára is akadálymentes kialakítás).	Kollektív személyszállítás
Munkahelyi jegy / kedvezményes szezonális jegyek	A munkahelyi jegyek havi vagy éves szezonális jegyek, amelyeket a közlekedési szövetségtől blokkban vásárolnak nyilvános vagy magánszervezetek alkalmazottaik részére.	
Igény szerinti tömegközlekedési szolgáltatások	Másként „igény-érzékeny közlekedés” szolgáltatások a tömegközlekedés felhasználó-orientált formájának tekinthetők, melyekre jellemző, hogy a kis-és közepes méretű járműveket rugalmasan irányítják és ütemezik a felszállási és leszállási helyek között és megosztva is igénybe vehetők.	
Tömegközlekedési menetrendek átszervezése	A menetrendek átszervezése a tömegközlekedési szolgáltatások optimalizálására és használatának növelésére irányul, a menetrendeknek az utazók életmódjához és mobilitási mintáihoz történő igazítása révén.	
Speciális jegyajánlatok diákoknak	A speciális tanuló jegyek általában alacsony árú szezonális bérletek, melyet az iskolai dokumentum felmutatásával vásárolhatnak meg a diákok.	
Tiszta és csendes járművek	Nem szennyező és csendes járművek a környezetbarát tömegközlekedésben (CPT)	Tiszta üzemanyagok és járművek
A helyi CPT javítása külön útvonalakkal és megállóhelyekkel	A helyi CPT javítása külön útvonalakkal és megállóhelyekkel	
Megközelítés javítása idősek és fogyatékkal élők részére	A megközelítés javítása idősebb és fogyatékkal élő emberek számára a CPT keretében; feljáróval és jól tapadó járdafelületekkel.	
Csökkentett CPT ár fiataloknak	Csökkentett CPT ár fiataloknak	Kollektív személyszállítás
Csökkentett árú vagy ingyenes CPT	Csökkentett árú vagy ingyenes CPT	
Út karbantartás CPT megállóknál	Út karbantartás CPT megállóknál	
Fenntartható megoldások szabadidős utazáshoz / turizmushoz	Fenntartható megoldások szabadidős utazáshoz / turizmushoz	
Csökkentett CPT költségű próbaidő új felhasználóknak	Csökkentett CPT költségű próbaidő új felhasználóknak	Mobilitás menedzsment

10. Személyre szóló utazás tervezés ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	
Rugalmas munkaidő	A rugalmas munkaidő a munkaadók azon gyakorlatára utal, amely lehetővé teszi a munkavállalók számára, hogy változtassák munkahelyi jelenlétüket.	
Személyre szóló utazástervezés	A személyre szóló utazástervezés az autóval utazóknak ad tájékoztatást (általában egy meghatározott földrajzi területen) az utazásuk útvonal alternatíváiról és ösztönzést ad az alternatívák használatára.	
Távközlés	A távmunka általában a munkavállalók és munkáltatóik közötti hivatalos megállapodás arról, hogy munkáját a fő munkahely helyett otthonról vagy egy távoli munkaközpontban (kihelyezett iroda vagy bárki számára elérhető munka központ) végezheti.	
Mobilitási tanácsadó / mobilitási menedzser	A Mobilitási Tanácsadó olyan személy, aki személyre szabott utazási információkat nyújt, a mobilitás területén átveszi a szervezési feladatokat, aki Mobilitási terveket (Utazási terveket) készít.	Mobilitás menedzsmen
Mobilitási képzés	Az iskolák hozzájárulhatnak az autóhasználat csökkentéséhez azáltal, hogy nagyobb hangsúlyt fektetnek a mobilitási oktatásra, inkább mint csupán a közlekedési oktatásra. A mobilitási oktatásnak meg kell ismertetnie a fiatalokkal a fenntartható közlekedési módokkal, és meg kell tanítania, hogyan kell azokat használni.	
Személyre szabott utazási támogatás	A személyes utazási támogatás (PTA) célja az egyéni vagy csoportos utazási magatartás megváltoztatásának támogatása. A PTA résztvevőit gyakran kéri, hogy dokumentálják az utazásaikat; idő, célállomások, módok és célok alapján. Ezt azután megvitatják egy olyan utazási tanácsadóval, aki alternatív közlekedési módokat dolgoz ki a résztvevő utazási igényeinek kielégítésére.	
Távmunka	A távmunka a távközlés, pl. telefon, fax, e-mail, weboldalak vagy videokonferencia fizikai utazás helyett munkavégzésre történő felhasználásának általános kifejezése	
Platform a MaaS-hoz	Nem szennyező és csendes járművek a környezetbarát tömegközlekedésben (CPT)	Autó-független életmód

11. Parkolás ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Kerékpár parkolás és tárolás	A városi kerékpáros parkolás és tárolás ideális esetben magában foglalja a következőket: nem védett, de biztonságos parkolás az üzletekhez és szolgáltatásokhoz célszerű helyszíneken, amely alacsony költséggel kialakítható; valamint őrzött kerékpár tároló állomások kerékpár lakattal, amelyek hosszú távú tárolási lehetőséget és a legjobb védelmet biztosítják az időjárás és a lopás ellen.	
Utcán kívüli parkolás	Az utcán kívüli parkoló egy különleges létesítmény (többszintes) vagy a parkolásra szánt terület (felület). Ennek rendelkezésre állása jelentős hatással van az autóhasználatra.	
Parkolási előírások	A szállításhoz rendelkezésre álló parkolóhelyek száma sokszor nem elegendő a szállítási igények kielégítésére. A fuvarozók dupla parkolásra kényszerülnek, mivel a parkolási igény meghaladja az utcák lineáris kapacitását. A rakodási / kirakodási helyek biztosítása egy szokásos megoldás az utolsó mérföldes szállítási műveletek megszervezésére. A rakodási helyek hiánya e műveleteket forgalmi sávokra vagy járdákra tolja, és <u>törődásokhoz</u> valamint potenciálisan veszélyes helyzetekhez <u>vezet más utcai felhasználók számára.</u>	Igény menedzsmen stratégiák
Parkolási díjak	A parkolási díjak az autók által a parkolóhelyek használatáért fizetett díjak, az arra szolgáló parkolóban, vagy a kijelölt utcai parkolóhelyeken.	
Parkolás ellenőrzés	A parkolás ellenőrzést az utcai és az utcán kívüli (emeletes, földalatti) parkolásra egyaránt végzik, habár az ellenőrzés módja a parkolóhely típusától függ.	
Parkolási szabványok	A parkolási szabványok azok a normák, amelyek a megkívánt, vagy megengedett parkoló mennyiséggel kapcsolatosak minden típusú új fejlesztéshez; a földhasználat tervezési rendszer keretében.	
Magán parkoló díjak	A magán parkolási díjakat főként a helyi hatóságok terhelik a meglévő vagy jövőbeni nem lakossági fejlesztésekre, pl. irodaépületek. Ezek célja, hogy segítsen lenyomni az autóparkoló iránti igényt, és így a forgalmi szinteket, különösen a városközpontokban, ahol a munkába járás teszi ki a forgalom nagy részét.	
Parkolási útmutató rendszerek	A parkolási útmutató és információs rendszerek (PGI) változó üzenet jelzéseket (VMS) használnak a járművezetők parkolók helyéről és elérhetőségéről történő tájékoztatásához.	Közlekedés telematika
Autó parkoló menedzsmen	A „parkolás kezelés” meghatározás a parkolóban található parkolóhely mennyiség, a parkolóhely elérés és költség vezérlési folyamatára vonatkozik.	
Hely alapú parkoló menedzsmen	A „parkolás kezelés” meghatározás a parkolóban található parkolóhely mennyiség, a parkolóhely elérés és költség vezérlési folyamatára vonatkozik.	Igény menedzsmen stratégiák
Parkolóhely közös használat	Parkolóhely közös használat: munkások: 9-17; lakók: 17-9, stb., leginkább egyes településeken valósítható meg	

12. Új tömegközlekedési rendszerek([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	
Busz gyors átutazás	A busz gyors átutazás (BRT) nyilvános utas szállítás busszal, amelynek célja a hagyományos busz szolgáltatásnál gyorsabb, megbízhatóbb és kényelmesebb utazás biztosítása az utasoknak.	
Busz szolgáltatások	A tömegközlekedési szolgáltatások lefedik az utazóközönség rendelkezésére álló utas szállítási szolgáltatások teljes körét, beleértve a keresletre érzékeny közlekedést, a buszokat, a villamosokat, a könnyű vasúti rendszereket, a metró (földalatti) és a távolsági vasúti szolgáltatásokat.	
Új vasúti szolgáltatások	Az új vasúti szolgáltatások a meglévő vonalakon új utazási lehetőségeket kínálhatnak az emberek számára, vagy jobb utazási lehetőségeket több közvetlen szolgáltatás nyújtásával, és így csökkentsek a felmerülő általános utazási költségeket.	Kollektív személyszállítás
Új vasútállomások és vonalak	Az új vasútállomások a meglévő hagyományos vasútvonalakon kerülnek kiépítésre, így új helyeken biztosítják az emberek számára a fel- és leszállást, ami növeli a vasúti hálózat földrajzi hozzáférhetőségét.	
Terminálok és csomópontok	A terminál vagy csomópont célja, hogy javítsa a tömegközlekedéssel járó ajtótól ajtóig terjedő utazási időt, lehetővé téve a különböző közlekedési módok és szolgáltatások közötti váltást egyetlen épületben.	
Villamos és könnyű	A villamosok és a könnyű vasútvonalak sok hasonló jellemzővel rendelkeznek mint a nehéz vasúti rendszerek, például a metró és az elővárosi vasút, de kisebb kapacitásúak. Az iskolabusz gyermekek és tizenévesek iskolába és iskolai rendezvényekre történő szállítására szolgál.	

13. Új személygépkocsi használati modellek ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Autós klubok	Az autós klubok rendszerint olyan szervezetek, amikhez csatlakozhatnak az emberek; hogy rövid időtartamokra személyautóhoz jussanak.	
Utazás megosztás	Az utazás megosztás koncepció nem új, de nagy különbségek vannak a különböző országokban kialakított rendszerek között. A különbség magában foglalja az eltérő meghatározást. Az utazás megosztás laza meghatározása; bármilyen folyamat, amikor egy autóvezető felvesz és elvisz egy vagy több másik személyt. Ez a barátok és a család alkalmi szállításától a munkahely által a munkába és hazautazásra szervezett hivatalos rendszerig terjedhet, stoppos felvétele és autó összevonás (Észak-Amerikában), és autó megosztás (az Egyesült Királyságban). Az Egyesült Királyságban az autó összevonás az, amikor a vállalat rendelkezik néhány gépjárművel, melyet az alkalmazottak használnak üzleti célokra, amikor szükséges.	Gépkocsitól független életstílus
Telekocsi	Két vagy több ember együtt utazik ugyanazon útvonalon a valamelyikük tulajdonát képező személygépkocsiban (Az Egyesült Királyságban ezt autó megosztásnak nevezik).	
Autóbérlés	Az Autó megosztás egy olyan mobilitási szolgáltatás, ahol az emberek /óra, /nap, stb. díjat fizetnek az autó használatáért, és az autó egy olyan vállalkozás tulajdonában áll, amely a rendszert kereskedelmi alapon üzemelteti. Az autók általában nem egy központi telephelyen találhatóak, hanem a városban elszórtan, vagy akár több városban is.	
Kisbusz megosztás	Kisbusz megosztás az, amikor az alkalmazottak egy csoportja kisbuszt használ a munkahelyre és hazautazásra; megosztva a jármű és az üzemeltetés költségeit. Néha ezt a megállapodást a munkáltató támogatja, vagy harmadik fél szervezi az alkalmazottak helyett.	

14. Marketing és jutalmazás (link)

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Promóciós tevékenységek	A promóciós tevékenységre több különböző promóciós eszköz is használható; a hagyományos eszközöktől, mint a brosúrák, hírlevelek, stb. kezdve a korszerűbbekig, pl. Facebook, Youtube, stb.	Mobilitás menedzsment
Tömeges adatszerzés	A tömeges adatszerzés kétféle módon működhet. Az első a passzív / félig passzív információgyűjtés a Web 2.0 által támogatott eszközökön át, például az intelligens telefonok, amelyeket az utazók a tömegközlekedési szolgáltatások vagy az úthálózatban lévő autók hordozhatnak. Ezt gazdagíthatja, ha felkéri az utazó közönséget hogy adjon olyan kiegészítő információkat, mint például milyen közlekedési eszközt vesz igénybe, és ha a tömegközlekedést mi a jármű száma.	A nyilvánosság bevonása
Reklám, promóciós tevékenységek	Az ötlet lényege az önkéntes magatartás változtatás ösztönzése a tudatosság növelése és az autó alternatívák támogatása révén.	
Utazási tudatosság kampány és események	Média tevékenység, melynek célja, hogy az emberek jobban megismerjék és megértsék a forgalom növekedés okozta problémákat és az utazási magatartás hatásait, valamint tájékoztatás a problémák megoldása érdekében tett intézkedésekről, beleértve a saját utazási magatartás megváltoztatását. Különböző típusú utazási tudatosságot elősegítő kampányok lehetnek, beleértve az éves eseményeket is.	Mobilitás menedzsment
Kampány a kerékpáros sisak használat elterjesztéséért	Csökkentett árú / ingyenes sisak a közlekedésbiztonsági tájékoztatás mellett	
MM hirdetések és kedvezmények az új követőknek	MM hirdetések és kedvezmények az új követőknek	

15. Terület használat tervezés

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Fejlesztői hozzájárulások	Fejlesztői hozzájárulások az infrastruktúrához olyan fejlesztő bevonását jelenti, amely fizet (vagy illetéket nyújt) az infrastruktúra fejlesztéséhez az általa fejlesztett területen.	A nyilvánosság bevonása
Fejlesztési sűrűség és kombináció	A fejlettebb sűrűség elősegítheti a rövidebb utazásokat és így a gyaloglást és a kerékpár használatát. Ez segíthet a tömegközlekedés életképesebbé tételében is. Hasonló módon a fejlesztések jobb kombinációja javíthatja a hozzáférhetőséget, és így csökkentheti az utazás szükségességét.	
Terület használat a tömegközlekedésért	A tömegközlekedés hatékony működési feltételeinek javítása	Igény menedzsment stratégiák
Fenntartható közlekedés a területen tervezéssel	A városi területek elérhetőségének javítása és alternatív utazási lehetőségek a területen. A tömegközlekedés iránti igény növelése, az autóról történő áttérés elősegítése.	

16. A közlekedési módok integrálása (link)

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Parkolás és utazás	A parkolás és utazás egy olyan integrált közlekedési forma, amely lehetővé teszi a magán gépkocsi felhasználók számára, hogy leparkolják a kocsit egy parkolóban, és tömegközlekedéssel utazzanak a városközpontba.	Igény menedzsment stratégiák
Integrált jegy	Az integrált jegy lehetővé teszi az utas számára, hogy tömegközlekedési módon belül vagy más tömegközlekedésre válthasson egy jegy felhasználásával a teljes útra.	
Integrált viteldíjak ajánlása	Ez az intézkedés lehetővé teszi az utasok számára, hogy egy jegyet használjanak különböző szolgáltatásokhoz, pl. minden városi vagy térségi tömegközlekedési módra, vagy egy sportesemény belépőjegyét, tömegközlekedési jegyként is használhassák.	Közlekedés telematika
Keresletre érzékeny közlekedés	A keresletre érzékeny közlekedés a közlekedés egy közbenső formája, valahol a busz és a taxi között, és a közlekedési szolgáltatások széles körét lefedi, a kevésbé formális közösségi közlekedéstől egészen a területi hálózatokig.	Közösségi személyszállítás
Terv a multimodális utazásra, a buszról a kerékpárra való áttérés stb.	Terv a multimodális utazásra, a buszról a kerékpárra való áttérés stb.	Igény menedzsment stratégiák

17. Inkluzív várostervezés ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Térmeosztás intézkedés bevezetése Madridban	Az autók városának felszabadítása	Igény menedzsment stratégiák
Térmeosztási megoldások	Minimalizálja a veszélyeztetett úthasználók (VRU) és a járművek elkülönítését.	

18. e-jegy ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
CPT utazás vásárlása az alkalmazással, stb.	CPT utazás vásárlása az alkalmazással a megnövelt elérhetőségért	Közlekedés telematika

19. Környezeti zónák ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Autómentes övezetek az iskoláknál	Autómentes övezetek, pl. az iskolák 500 méteres környezetében	Igény menedzsment stratégiák
Alacsony emissziós zónák	Az alacsony kibocsátású zónák (LEZ) olyan területek, ahol csak az alacsony kibocsátású járművek közlekedhetnek. Ezek általában a városközpontok, ahol a területhasználat magas, nagy a forgalom és a lakosság környezeti terhelése magas	

20. Elektromos és üzemanyagcellás járművek ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Az elektromos autók díjazása; legközelebbi parkoló	Ipari területeken és városközpontokban is használható	Tiszta üzemanyagok és járművek
Elektromos autó töltők	Elektromos autó töltők	

21. Kerékpáros infrastruktúra ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Kerékpáros hálózat	A Kerékpáros hálózat biztosítja a keretrendszert egy adott területre vagy városra kiterjedő kerékpáros infrastruktúra beavatkozások és fejlesztések sorozatának megvalósításához, amely magában foglalhatja: a kerékpáros útvonalak hálózatát, amely elkülönített kerékpáros infrastruktúrát tartalmaz; a kerékpár parkolás és tárolás biztosítását, valamint a kerékpározás és a tömegközlekedés integrálását. Ideális esetben ezeket a „kemény” infrastrukturális intézkedéseket „puha” marketing-, promóciós és utazási tervezési tevékenységekkel is támogatni kell.	Gépkocsítól független életstílus
Elkülönített kerékpár infrastruktúra	Az elkülönített kerékpár infrastruktúra a kerékpározást támogató azon megoldásokat pl. kerékpáros sávok, utak, útvonalak, foglalja magába, amelyekből általában kizárt a gépjármű forgalom.	
Kerékpár infrastruktúra fejlesztések	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztések célja, hogy a kerékpározás feltételeinek javításával növelje a kerékpározási tevékenységet. Számos módja van a kerékpározási feltétele javításának. Ezek közé tartozik az utak és a kerékpáros sávok javítása, a kerékpáros parkolás fejlesztése, a kerékpárosok személyes biztonságának növelése, valamint a kerékpározás és a tömegközlekedés kombinálása.	
Elektromos kerékpár töltőállomások	Elektromos kerékpár töltőállomások	
Kerékpár szerviz állomások	Kerékpár szerviz állomások	

22. Torlódási díjak ([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Úthasználati díj	A városi úthasználók díjfizetése (az úgynevezett torlódási díj vagy útdíj) magában foglalja az járművezetők díjfizetését az utak használatáért.	Igény menedzsment stratégiák

23. Környezetbarát gépjárművek([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Alacsony kibocsátású járművek támogatása	Alacsony szén-dioxid kibocsátású járművek használatának támogatása	
Tiszta járművek és alternatív üzemanyag	A közúti forgalom környezetszennyező	Tiszta üzemanyagok
Óko vezetés	Az öko-vezetés olyan vezetési mód, amely csökkenti az üzemanyag fogyasztást, és ezáltal az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását és ezért a balesetek számát. Különleges kampányok, munka megbeszélések és képzés célja a vezetési magatartás megváltoztatása az energiahatékonyság és a közúti közlekedés biztonsága érdekében.	

24. Kerékpár megosztó rendszerek([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Kerékpár megosztás	A megosztási program elgondolás célja a kerékpár mint városi közlekedési eszköz ingyenes, vagy megfizethető használati lehetőségének lehetővé tétele a felhasználók számára, az autóforgalom növekedésének korlátozása, valamint az ebből eredő szennyezési és torlódási problémák korlátozásának érdekében.	
Közös	Olyan mobilitási szolgáltatás, amelyben kerékpárok állnak rendelkezésre egy városban vagy egy munkahelyen, lehetővé téve az emberek számára, hogy a megosztott kerékpárokat vegyék igénybe saját kerékpárjuk helyett.	Gépkocsitól független
Közös	Közös használatú elektromos kerékpárok	

25. Elérési korlátozások([link](#))

INTÉZKEDÉS	INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA	CIVITAS SZAKÁG
Fizikai korlátozások	A fizikai korlátozások az útkapacitás csökkentésével korlátozzák a gépjárműhasználatot a városi területeken vagy más különleges övezetekben, mint például az utca lezárás, vagy a közúti kapacitás átcsoportosítása az autóktól más forgalomra, mint a buszok, kerékpárosok és gyalogosok. Ezek közé tartoznak a busz elsőbbsége, a kerékpáros sávok, a kiterjedt gyalogos területek, az utcán futó vasút, mint például a villamos- vagy könnyű vasúti rendszerek, valamint a forgalomcsillapító intézkedések.	
Szabályozási korlátozások	A szabályozási korlátozások két fő típusa használatos: engedélyezési rendszerek, amelyekben csak a kijelölt járművek hajthatnak be a területre, és a rendszám-tábla korlátozások, amelyek bizonyos rendszámokat tiltanak bizonyos napokon.	Igény menedzsment stratégiák
Zónák létrehozása, amelyekben csak az engedélyezett járművek közlekedhetnek	Zónák létrehozása, ahol csak a kiválasztott járművek közlekedhetnek. Ezek a zónák lehetnek érzékeny területek, alacsony kibocsátású zónák, központi vagy történelmi területek, természeti parkok stb. A korlátozások vonatkozhatnak minden nem környezetbarát járműre.	
Zónák létrehozása, ahol általában tiltott a gépjármű forgalom.	Ellenőrzött hozzáférésű zónák létrehozása, amelyekben a gépjármű forgalom teljesen tilos. Ilyen zónák lehetnek központi vagy történelmi területek, természeti parkok stb. Ez az intézkedés növeli a gyalogosok és a lassú közlekedési módok vonzerjét, valamint javítja ezen a területen az életminőséget és a levegő minőségét.	



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

