



ΕΝΑΡΞΗ

ΓΙΑ ΑΡΧΑΡΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Εγχειρίδιο για την
ενσωμάτωση μέτρων
και δεσμών μέτρων σε
ένα ΣΒΑΚ



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



ΕΝΤΥΠΩΜΑ

Περί τίνος πρόκειται

Το CIVITAS SUMPs-Up είναι ένα 42μηνό πρόγραμμα που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ορίζοντας 2020» για την έρευνα και την καινοτομία, στο πλαίσιο της συμφωνίας επιχορήγησης υπ' αρ. 690669. Σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές σχεδιασμού σε ολόκληρη την Ευρώπη, στόχος του προγράμματος είναι η ταχύτερη ανάπτυξη και υλοποίηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ώστε να γίνουν καλύτερες και πιο καθαρές οι μετακινήσεις στις πόλεις.

Υπεύθυνος/η έκδοσης

ICLEI - Τοπικές Αρχές για την Αειφορία, Ευρωπαϊκή Γραμματεία, Freiburg, Γερμανία. Εκτελεστικός Διευθυντής, Wolfgang Teubner.

Συντάκτης/τρια

Rasmus Sundberg (Trivector)

Συνεργάτες

Björn Wendle, Hanna Wennberg (Trivector)

Αναθεώρηση

Lasse Brand (Rupprecht Consult)

Επιμέλεια

Joseph Marshment-Howell (ICLEI Europe)

Layout

Stephan Köhler (ICLEI Europe)

Άτομα επικοινωνίας

Συντονίστρια προγράμματος SUMPs-Up

Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)

ana.dragutescu@iclei.org

Συντονιστής διάδοσης προγράμματος:

Richard Adams (ICLEI Europe)

richard.adams@iclei.org

Ευχαριστίες

Η παρούσα δημοσίευση έχει καταστεί δυνατή χάρη στη συνεισφορά των οργανισμών που συμμετέχουν στο πρόγραμμα SUMPs-Up, στο οποίο η Ελλάδα εκπροσωπείται από τον ΟΣΕΘ (Οργανισμός Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, η οποία και αναγνωρίζεται ρητά. Οι συνεισφορές έχουν υποστεί επεξεργασία για λόγους σαφήνειας, έκτασης καθώς και για την εξασφάλιση μιας συνεπούς δομής της δημοσίευσης.

Αποποίηση ευθύνης

Οι απόψεις που εκφράζονται στην παρούσα δημοσίευση συνιστούν αποκλειστική ευθύνη των συντακτών τους και δεν αντικατοπτρίζουν απαραίτητα τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Πνευματικά δικαιώματα

Όλες οι εικόνες που περιλαμβάνονται στην παρούσα δημοσίευση ανήκουν στους οργανισμούς ή στα πρόσωπα που αναφέρονται ως πηγές. Επιτρέπεται η αναπαραγωγή του περιεχομένου της παρούσας δημοσίευσης, καθώς και αξιοποίησή τους ως βάσης για επόμενα έργα. Ωστόσο, πρέπει να γίνεται σχετική αναφορά στην Πρωτοβουλία CIVITAS.

Ιανουάριος 2018



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



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ 4

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
1.1 Ένα προϊόν SUMPs-Up	5
1.2 Πλαίσιο επιλογής των μέτρων και δεσμών μέτρων	5
1.3 Επισκόπηση των εγχειριδίων	6
2. ΞΕΚΙΝΩΝΤΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΣΒΑΚ	8
2.1 Η επιλογή μέτρων ως μέρος της διαδικασίας των ΣΒΑΚ	8
2.2 Καθορισμός του βασικού επιπέδου αναφοράς	10
2.3 Δημιουργία λίστα μέτρων	12
2.4 Βήμα 3: Αξιολόγηση μέτρων	15
2.5 Βήμα 4: Περιγραφή και έγκριση για τα επιλεγμένα μέτρα	17
3. ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ	22
3.1 Αποτελέσματα από SUMPs-Ups	22
3.2 Παραπομπές κειμένου	22
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II	24
Εκτενής κατάλογος μέτρων	24

1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Αυτό το εγχειρίδιο παρέχει υποστήριξη στους υπεύθυνους για την αστική κινητικότητα στις πόλεις που δεν είναι ακόμα εξοικειωμένοι με τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας και οι οποίοι χρειάζονται υποστήριξη σχετικά με το από πού να ξεκινήσουν όσον αφορά την επιλογή μέτρων. Ως συμπληρωματικό εγχειρίδιο στις κατευθυντήριες οδηγίες του γενικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), παραθέτει παραδείγματα και προτάσεις σχετικά με τον τρόπο διεξαγωγής της επιλογής μέτρων για ένα ΣΒΑΚ, τύπους μέτρων που μπορεί να ενδιαφέρουν ένα ΣΒΑΚ, τον τρόπο αξιολόγησης των μέτρων και πώς να αποκτήσετε έγκριση για τα επιλεγμένα μέτρα.

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας επιλογής μέτρων, το παρόν εγχειρίδιο περιγράφει τέσσερα βήματα για τη διεξαγωγή μιας επαληθευμένης λίστας εφικτών και αποτελεσματικών μέτρων για μια πόλη που ξεκινάει ένα τέτοιο σχέδιο.

Σχήμα 1: Τέσσερα βήματα για ένα ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων σε αρχάριες πόλεις

1. Καθορισμός του βασικού επιπέδου αναφοράς, εξετάζοντας τα ήδη εφαρμοσμένα μέτρα και την τρέχουσα κατάσταση του συστήματος κινητικότητας της πόλης.
2. Δημιουργία καταλόγου μέτρων με γνώμονα το όραμα και τους στόχους της πόλης για έναν πιο βιώσιμο αστικό σχεδιασμό, αλλά και τις ανάγκες με σειρά προτεραιότητας.
3. Βαθμολόγηση μέτρων μέσω ενός συστήματος βαθμολόγησης για τον καθορισμό μέτρων που είναι αποτελεσματικά και εφικτά για την πόλη.
4. Περιγραφή και έγκριση μέτρων που επιλέχθηκαν.

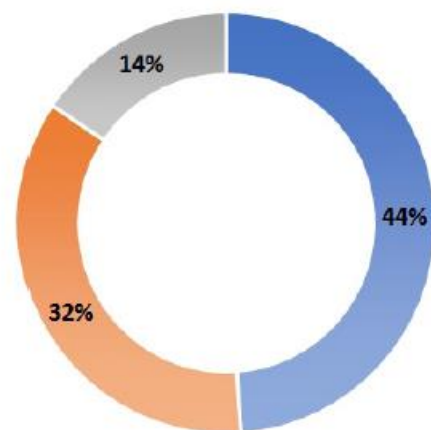
Ως έμπνευση και υποστήριξη για την επιλογή των μέτρων, στο παράρτημα Ι συνοψίζεται ένας μακρύς κατάλογος με περισσότερα από 140 μέτρα που χρησιμοποιούνται σε ένα πλαίσιο ΣΒΑΚ.

2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Παρά τις ευρωπαϊκές δυνατότητες υποστήριξης και εκμάθησης για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που έχουν καταστεί διαθέσιμα τα τελευταία χρόνια, η απορρόφηση των ΣΒΑΚ ήταν σχετικά αργή. Μια έρευνα που διεξήχθη στο πλαίσιο των SUMPs-Up την άνοιξη του 2017 συγκέντρωσε απαντήσεις από 328 πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη. Όταν ρωτήθηκαν για την κατάσταση των δραστηριοτήτων των ΣΒΑΚ, το 44% των πόλεων ανέφεραν ότι δεν είχαν καθόλου δραστηριότητες ΣΒΑΚ, σκέφτονταν να αναπτύξουν το πρώτο τους ΣΒΑΚ ή είχαν αρχίσει να αναπτύσσουν το πρώτο τους ΣΒΑΚ, βλέπε εικόνα 2 (Chinellato κ.ά. 2017). Αυτό το αποτέλεσμα δείχνει ότι πολλές ευρωπαϊκές πόλεις είναι αρχάριες πόλεις που χρειάζονται υποστήριξη για την ανάπτυξη του πρώτου τους ΣΒΑΚ.

Σχήμα 2:

Κατάσταση των δραστηριοτήτων ΣΒΑΚ στις πόλεις που συμμετέχουν σε μια έρευνα του έργου CIVITAS SUMPs Up μέχρι το 2017 (N = 327, διορθωτικοί συντελεστές ανά πληθυσμό χωρών). Η πλήρης έκδοση της έρευνας διατίθεται στη διεύθυνση: www.sumps-up.eu/reports



- Χωρίς δραστηριότητες, σκέφτονται την ανάπτυξη του πρώτου ΣΒΑΚ, υπό διαδικασία ανάπτυξης πρώτου ΣΒΑΚ
- Οριστικοποιημένο ΣΒΑΚ που αναμένεται να υιοθετηθεί, το ΣΒΑΚ έχει υιοθετηθεί αλλά δεν έχει εφαρμοστεί, ΣΒΑΚ σε εφαρμογή
- Αξιολόγηση και αναθεώρηση προηγούμενου ΣΒΑΚ, προετοιμασία 2ης/3ης γενιάς ΣΒΑΚ

Αυτό το εγχειρίδιο υποστηρίζει αρχάριες πόλεις με σαφή και πρακτική καθοδήγηση σχετικά με την επιλογή μέτρων και δεσμών μέτρων. Αποτελεί μέρος του στόχου του έργου SUMPs-Up να συστηματοποιήσει τη διαδικασία υλοποίησης ΣΒΑΚ, να προσδιορίσει τα αποτελεσματικότερα εργαλεία σχεδιασμού και μεθοδολογίες για τη διαδικασία υλοποίησης ΣΒΑΚ και να δώσει καθοδήγηση σε βασικούς τομείς θεμάτων σχετικών με την υψηλή ποιότητα και αποτελεσματικότητα της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

2.1 Ένα προϊόν SUMPs-Up

Αυτό το εγχειρίδιο αποτελεί προϊόν του έργου SUMPs-Up, βλ. Πλαίσιο 1 για συνδέσμους προς περισσότερες πληροφορίες.

Το CIVITAS SUMPs-U χρηματοδοτείται από την ΕΕ και συγκεντρώνει ευρωπαϊκές πόλεις, ερευνητές, πανεπιστήμια, περιβαλλοντικές οργανώσεις, κλιματολογικά ιδρύματα, συμβούλους μεταφορών και εμπειρογνώμονες για την κινητικότητα σε μια μοναδική πρωτοβουλία που βοηθά τις πόλεις να εισαγάγουν πιο καθαρές και βιώσιμες λύσεις κινητικότητας. Ενώνει οκτώ οργανισμούς εταίρους και επτά πόλεις αποτελώντας ένα από τα τρία έργα που σχετίζονται με σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας CIVITAS 2020 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ο σκοπός του έργου SUMPs-Up είναι ο ακόλουθος:

«Να μπορέσουν οι αρχές σχεδιασμού της κινητικότητας στην Ευρώπη να υποδεχτούν τα ΣΒΑΚ ως μια προσέγγιση στρατηγικού σχεδιασμού σε πανευρωπαϊκό φάσμα, ιδίως σε χώρες με περιορισμένη συμμετοχή όπου οι επιπτώσεις από τους τρόπους μεταφοράς είναι ιδιαίτερα δυσμενείς».

Πλαίσιο 1: SUMPs-Up

Το SUMPs-Up πραγματοποιείται από το 2016 έως το 2020 και αποσκοπεί στην παραγωγή υλικού υποστήριξης και κατάρτισης για πόλεις που επιθυμούν να αναπτύξουν ένα ΣΒΑΚ.

- Πόλεις επιρροής: επικοινωνία με 600 πόλεις κατά τη διάρκεια του έργου. Με τις πόλεις επιρροής, η έμφαση θα δοθεί στην ανάπτυξη ικανοτήτων.
- Πόλεις στην Καινοτόμο Πιλοτική Δράση: 100 πόλεις θα γίνουν μέλη της Καινοτόμου Πιλοτικής Δράσης. Αυτό θα διευκολύνει την ανταλλαγή σημαντικών γνώσεων μεταξύ ομοτίμων και θα χωριστεί σε ομάδα εμπειρογνομόνων και ηγετική ομάδα.

Για περισσότερες πληροφορίες, νέα και υλικό υποστήριξης, επισκεφθείτε: www.sumps-up.eu



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

2.2 Πλαίσιο επιλογής μέτρων και δεσμών μέτρων

Η επιλογή μέτρων και δεσμών μέτρων αποτελούν εξαιρετικά σημαντικά μέρη της συνολικής διαδικασίας ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ. Οι πολιτικές και τα μέτρα κινητικότητας βρίσκονται στο επίκεντρο της προσέγγισης σχεδιασμού για το σχέδιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η γενικότερη σχετική διαδικασία περιγράφεται περαιτέρω στις οδηγίες των ΣΒΑΚ, βλέπε το σύνδεσμο στο Πλαίσιο 2.

Η επιλογή των μέτρων μπορεί να είναι δύσκολη υπόθεση εξαιτίας πολλών λόγων, όπως περιγράφεται στο εγχειρίδιο επιλογής μέτρων που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος CH4ALLENGE. Για παράδειγμα, υπάρχει ένα ευρύ φάσμα πιθανών μέτρων που μπορούν να καταστήσουν πολύπλοκη τη διαδικασία επιλογής, πολλοί ενδιαφερόμενοι έχουν προκαθορισμένες απόψεις για το τι πρέπει να κάνουν και τα επιλεγμένα μέτρα πρέπει να είναι εφικτά για υλοποίηση (Μάιος 2016).

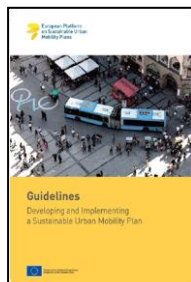
Οι γενικές κατευθυντήριες γραμμές και οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την επιλογή των μέτρων (βλέπε Πλαίσιο 2) παρέχουν ισχυρή βάση για τον τρόπο προσέγγισης της διαδικασίας επιλογής των μέτρων.

Ωστόσο, η καθοδήγηση πρέπει να είναι καλύτερα προσαρμοσμένη για τους επαγγελματίες σε διαφορετικούς τύπους πόλεων. Το ευρύ φάσμα των πόλεων με διαφορετικές συνθήκες στην Ευρώπη υποδηλώνει ότι οι προκλήσεις για την επιλογή του σωστού είδους μέτρων εξαρτώνται από το πόσο ώριμη είναι μια πόλη όσον αφορά το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά και από το βασικό επίπεδο αναφοράς της πόλης. Τα τρία εγχειρίδια για την ενσωμάτωση των μέτρων και των δεσμών μέτρων που δημοσιεύονται από το SUMPs-Up παρέχουν στοχευμένη καθοδήγηση για πόλεις με διαφορετικά επίπεδα εμπειρίας ΣΒΑΚ.

Πλαίσιο 2: Κατευθυντήριες οδηγίες για τον προγραμματισμό ΣΒΑΚ

Κατευθυντήριες οδηγίες: Ανάπτυξη και υλοποίηση σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας

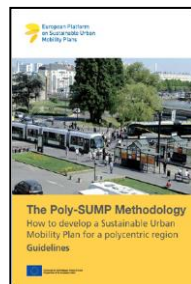
Οι κατευθυντήριες οδηγίες ΣΒΑΚ διατίθενται στην πλατφόρμα ELTIS, www.eltis.org/guidelines/sumpv-guidelines.



Αυτές οι κατευθυντήριες οδηγίες προορίζονται για επαγγελματίες αστικών μεταφορών και κινητικότητας και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετέχουν στην ανάπτυξη και υλοποίηση ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Οι κατευθυντήριες οδηγίες εισάγουν την έννοια και τα οφέλη των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και περιέχουν μια περιγραφή των 11 βημάτων της διαδικασίας ΣΒΑΚ (Rupprecht Consult, 2014).

Η μεθοδολογία Poly-SUMP: Πώς να αναπτύξετε ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μια πολυκεντρική περιοχή: Κατευθυντήριες οδηγίες

Με βάση τη διαδικασία υλοποίησης ΣΒΑΚ υπάρχουν κατευθυντήριες οδηγίες για τον τρόπο ανάπτυξης ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μια πολυκεντρική περιοχή. www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/polysump-sump-guidelines-final.pdf.



Επιλογή των πιο αποτελεσματικών μέτρων

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη θεωρία και τα στοιχεία πίσω από την επιλογή μέτρων, βλέπε Επιλογή μέτρων των πιο αποτελεσματικών μέτρων για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας.



Η δημοσίευση στο έργο CH4ALLENGE δίνει μια ευρεία εισαγωγή στην επιλογή μέτρων, σχετικά με το πώς η επιλογή μέτρου διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στον βιώσιμο σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας καθώς και ποια στοιχεία και κύρια εμπόδια υπάρχουν όσον αφορά την επιλογή αυτών.

www.sump-challenges.eu/kits

2.3 Επισκόπηση των εγχειριδίων

Η επιλογή μέτρων και δεσμών μέτρων αποτελούν εξαιρετικά σημαντικά μέρη της συνολικής διαδικασίας ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ. Οι πολιτικές και τα μέτρα κινητικότητας βρίσκονται στο επίκεντρο της προσέγγισης σχεδιασμού για το σχέδιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η γενικότερη σχετική διαδικασία περιγράφεται περαιτέρω στις κατευθυντήριες οδηγίες των ΣΒΑΚ, βλέπε το σύνδεσμο στο Πλαίσιο 2.

Η επιλογή των μέτρων μπορεί να είναι δύσκολη υπόθεση εξαιτίας πολλών λόγων, όπως περιγράφεται στο εγχειρίδιο επιλογής μέτρων που αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος CH4ALLENGE. Για παράδειγμα, υπάρχει ένα ευρύ φάσμα πιθανών μέτρων που μπορούν να καταστήσουν πολύπλοκη τη διαδικασία επιλογής, πολλά ενδιαφερόμενα μέρη έχουν προκαθορισμένες απόψεις για το τι πρέπει να κάνουν και τα επιλεγέντα μέτρα πρέπει να είναι εφικτά για υλοποίηση (Μάιος 2016).

Οι γενικές κατευθυντήριες γραμμές και οι διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με την επιλογή των μέτρων (βλέπε Πλαίσιο 2) παρέχουν ισχυρή βάση για τον τρόπο προσέγγισης της διαδικασίας επιλογής των μέτρων.

Ωστόσο, η καθοδήγηση πρέπει να είναι καλύτερα προσαρμοσμένη για τους επαγγελματίες σε διαφορετικούς τύπους πόλεων. Το ευρύ φάσμα των πόλεων με διαφορετικές συνθήκες στην Ευρώπη υποδηλώνει ότι οι προκλήσεις για την επιλογή του σωστού είδους μέτρων εξαρτώνται από το πόσο ώριμη είναι μια πόλη όσον αφορά το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά και από το βασικό επίπεδο αναφοράς της πόλης. Τα τρία εγχειρίδια για την ενσωμάτωση των μέτρων και των δεσμών μέτρων που δημοσιεύονται από το SUMP-UP παρέχουν στοχευμένη καθοδήγηση για πόλεις με διαφορετικά επίπεδα εμπειρίας ΣΒΑΚ.

Σχήμα 3: Σχηματική επισκόπηση των τριών εγχειριδίων.



Έναρξη - Ξεκινώντας με την ανάπτυξη ΣΒΑΚ (το παρόν εγχειρίδιο)

Αυτό το εγχειρίδιο παρέχει καθοδήγηση σε πόλεις που θα ήθελαν να ξεκινήσουν την ανάπτυξη ΣΒΑΚ. Οι σχετιζόμενες πόλεις συνήθως θέλουν να κάνουν το βήμα από την καθημερινή δραστηριότητα της "διατήρησης της κινητικότητας" σε πιο στρατηγικό σχεδιασμό για βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη. Η ομάδα-στόχος είναι οι πόλεις που δεν γνωρίζουν ακόμη το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και χρειάζονται υποστήριξη με το πού να ξεκινήσουν όσον αφορά την επιλογή των μέτρων.

Τα ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν είναι πώς να ξεκινήσουν από το μηδέν με μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό για την επιλογή των μέτρων, πώς να αποκτήσουν άμεσο αντίκτυπο από τα επιλεγμένα μέτρα και πώς να βρεθεί μια ισορροπία μεταξύ του στόχου του ΣΒΑΚ και της διοικητικής ικανότητας της πόλης.

Σε σύγκριση με άλλες διαθέσιμες κατευθυντήριες οδηγίες, το εγχειρίδιο εκκίνησης προτείνει μια απλοποιημένη προσέγγιση που μειώνει τους φραγμούς εισόδου για τις πόλεις που τώρα ξεκινούν με το ΣΒΑΚ. Αυτό είναι απαραίτητο επειδή μερικές φορές λείπουν σχετικές πληροφορίες όπως ποσοτικά δεδομένα, κυκλοφοριακά μοντέλα και εκτεταμένες αναλύσεις στις αρχάριες πόλεις, γεγονός που μπορεί να καταστήσει τις

προσεγγίσεις επιλογής των μέτρων που συνιστώνται σε άλλες οδηγίες μη πρακτικές.

Συνέχιση - Πραγματοποίηση του βήματος από τα μεμονωμένα μέτρα σε συστηματικό και ολοκληρωμένο προγραμματισμό ΣΒΑΚ

Αυτό το εγχειρίδιο παρέχει υποστήριξη σε πόλεις που είναι εξοικειωμένες με το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η τυπική πόλη έτοιμη για το επόμενο βήμα εφαρμόζει ήδη τυπικά μέτρα ΣΒΑΚ, αλλά όχι ακόμη συστηματικά. Μπορεί να έχουν εφαρμοστεί μέτρα για μία ή περισσότερες προκλήσεις, τομείς πολιτικής ή/και τρόπους μεταφοράς. Η πόλη θα ήθελε να διευρύνει τον προγραμματισμό του ΣΒΑΚ για να βρει συνέργιες και να συγχρονίσει τα μέτρα μεταξύ διαφορετικών πεδίων πολιτικής ή άλλων τομέων πολιτικής.

Τα ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν είναι πώς θα εφαρμοστεί μια συστηματική και αποτελεσματική προσέγγιση στην επιλογή των μέτρων, πώς θα βρεθούν συνέργιες μεταξύ διαφορετικών τύπων μέτρων και τομέων πολιτικής, πώς θα ενσωματωθούν νέοι τομείς μέτρων σε όσα έχουν ήδη γίνει εντός της πόλης και πώς θα βρεθούν τρόποι να είναι συστηματικότεροι κατά τη λήψη δεσμών μέτρων.

Καινοτομία - Δοκιμές καινοτόμων μέτρων και επιχειρηματικών μοντέλων στο ΣΒΑΚ

Η τυπική πόλη-στόχος έχει ενσωματώσει το ΣΒΑΚ με ένα φιλόδοξο όραμα και στόχους. Η πόλη έχει έναν συστηματικό τρόπο να προσεγγίσει την επιλογή των μέτρων σε ένα ευρύ φάσμα τομέων πολιτικής, αλλά χρειάζεται καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο επιλογής και εφαρμογής καινοτόμων μέτρων και επιχειρηματικών μοντέλων προκειμένου να επιτευχθεί το επόμενο επίπεδο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Τα ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν είναι πώς να βρεθούν νέοι τρόποι περαιτέρω ανάπτυξης της επιλογής και της ενσωμάτωσης των μέτρων, ιδίως πώς να βρεθούν τρόποι για να συνενωθούν δράσεις με άλλους παράγοντες (εντός της πόλης, της περιφέρειας, άλλων πόλεων, του ιδιωτικού τομέα και άλλων δημόσιων οργανισμών) για την ανάπτυξη πραγματικά καινοτόμων μέτρων.

3. ΈΝΑΡΞΗ – ΞΕΚΙΝΩΝΤΑΣ ΜΕ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΒΑΚ

3.1 Η επιλογή μέτρων ως μέρος της διαδικασίας ΣΒΑΚ

Ανάλογα με το σε ποιο στάδιο της διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ είναι μια πόλη, η επιλογή των μέτρων πρέπει να εξεταστεί με διαφορετικούς τρόπους. Σε πρώιμο στάδιο, είναι σημαντικό να αναλυθούν τα υπάρχοντα μέτρα, οι στόχοι, οι προκλήσεις και οι τάσεις. Όταν μια πόλη αρχίζει να επεξεργάζεται ένα σχέδιο, είναι σημαντικό να προσδιοριστούν και να αναλυθούν κατάλληλα μέτρα πολιτικής, να αναπτυχθούν λεπτομερείς προδιαγραφές των μέτρων πολιτικής και να πραγματοποιηθεί αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων και δεσμών μέτρων. Όταν μια πόλη έχει φτάσει στο στάδιο υλοποίησης του σχεδίου, είναι απαραίτητη η συμφωνία σχετικά με τις ευθύνες υλοποίησης και τις δέσμες μέτρων εφαρμογής (Μάιος 2016).

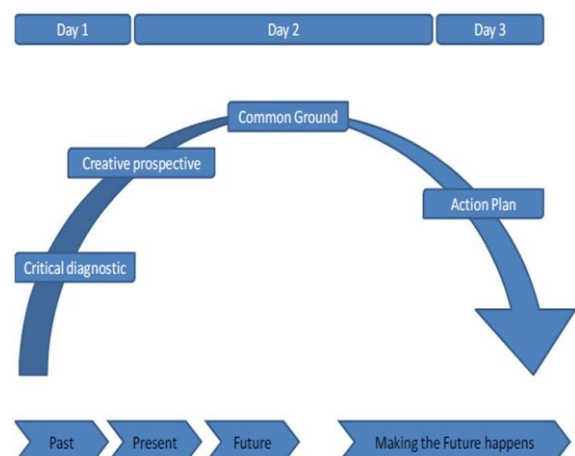
Είναι σημαντικό να αρχίσουμε να μιλάμε για τον προσδιορισμό εφικτών μέτρων όταν μια πόλη θέλει να περάσει από μια καθημερινή διοικητική προσέγγιση σε έναν πιο βιώσιμο, μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό. Η συγκέντρωση στην εξεύρεση σταθερών θεμελίων για οικονομικά αποδοτικά και εφικτά μέτρα μπορεί να βοηθήσει τις αρχάριες πόλεις να κάνουν ένα μεγάλο βήμα προς την κατεύθυνση της επίλυσης προκλήσεων κατά προτεραιότητα. Οι δέσμες μέτρων είναι εξίσου σημαντικές, αλλά το επίκεντρο αυτού του εγχειριδίου θα είναι η επιλογή των μέτρων ως το πρώτο βήμα για τις αρχάριες πόλεις. Πριν ξεκινήσετε τη διαδικασία επιλογής των μέτρων, συνιστάται θερμά να δημιουργηθεί μια σταθερή ιδέα ανάμεσα στους υπεύθυνους για την αστική κινητικότητα στις πόλεις σχετικά με συγκεκριμένες προκλήσεις, όραμα και στόχους, καθώς και να υπάρξει μια γενική κατανόηση των προκλήσεων και του οράματος/στόχου στους πολιτικούς της πόλης. Δύο ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν:

1. **Όραμα και στόχοι:** Διαθέτει η πόλη όραμα και σαφείς στόχους σχετικά με το ΣΒΑΚ; Υπάρχει κοινή γραμμή πλευσης μεταξύ των υπευθύνων για την αστική κινητικότητα στις πόλεις και των πολιτικών σχετικά με τα όραμα/στόχους;
2. **Προκλήσεις και προβλήματα:** Υπάρχουν προκλήσεις και προβλήματα που επείγουν περισσότερα από άλλα; Σε αυτή την περίπτωση, εστιάστε στα μέτρα που στοχεύουν σε αυτές τις προκλήσεις και προβλήματα κατά τη δημιουργία μίας λίστας μέτρων. Παραδείγματα κοινών προκλήσεων: ατμοσφαιρική ρύπανση και θόρυβος, κυκλοφοριακή συμφόρηση/οδικός χώρος, οδική ασφάλεια, κλιματική αλλαγή, δημόσια υγεία και ενεργός κινητικότητα, κοινωνική ένταξη και προσβασιμότητα.

Εάν δεν έχουν δοθεί ακόμα απαντήσεις σε αυτά τα δύο ερωτήματα, συνιστάται να επενδύσετε περισσότερο χρόνο στις προκαταρκτικές φάσεις και στις φάσεις καθορισμού στόχων της διαδικασίας υλοποίησης ΣΒΑΚ (αυτό περιγράφεται περαιτέρω στις Κατευθυντήριες Οδηγίες ΣΒΑΚ, βλέπε Πλαίσιο 2). Οι αρχάριες πόλεις που πρέπει να ενισχύσουν ένα κοινό όραμα/στόχους για τον προγραμματισμό τους για το ΣΒΑΚ, ενθαρρύνονται επίσης να πραγματοποιήσουν το πρώτο βήμα του Εργαστηρίου Μελλοντικής Έρευνας (ημέρα 1 και ημέρα 2), βλέπε Πλαίσιο 3.

Πλαίσιο 3: Εργαστήριο μελλοντικής έρευνας

Ένα εργαστήριο μελλοντικής έρευνας είναι ένα εργαλείο που βοηθά τη λήψη σωστότερων αποφάσεων. Αυτό το εργαλείο μπορεί να είναι χρήσιμο στην περίπτωση που οι συνεισφορές (όραμα, στόχοι, προκλήσεις και ορισμός προβλήματος) πρέπει να είναι υψηλότερης ποιότητας πριν από την έναρξη της διαδικασίας επιλογής των μέτρων. Το τριήμερο εργαστήριο έχει σχεδιαστεί για να δημιουργήσει κοινό έδαφος, αλλά και να καταρτίσει ένα σχέδιο δράσης. Ανάλογα με το πού βρίσκεται η πόλη σε σχέση με τη διαδικασία, το εργαλείο μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να ταιριάζει στους σκοπούς του ως συμπλήρωμα στη διαδικασία επιλογής συνήθων μέτρων. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το σχεδιασμό και την εκπόνηση ενός Εργαστηρίου μελλοντικής αναζήτησης για ένα ΣΒΑΚ, ανατρέξτε στον [πρακτικό οδηγό](#) (Missions Publiques, n.d).



Τέσσερα βήματα για την ενσωμάτωση μέτρων

Δεδομένου ότι μπορεί να δοθεί απάντηση στα παραπάνω ερωτήματα 1 και 2, η ενσωμάτωση των μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ για μια πόλη εκκίνησης μπορεί να γίνει σε τέσσερα βήματα (βλέπε Σχήμα 5). Εάν η ομάδα εργασίας που είναι υπεύνη για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ δεν έχει ήδη επιλεγεί σε αυτό το στάδιο, είναι καιρός να επιλέξετε μια ομάδα με επαρκείς γνώσεις σχετικά με τα μέτρα κινητικότητας και την οργάνωση της πόλης.

Σχήμα 5: Τέσσερα βήματα για ένα ολοκληρωμένο σύνολο μέτρων σε αρχάριες πόλεις

1. Καθορισμός του βασικού επιπέδου αναφοράς εξετάζοντας τα ήδη εφαρμοσμένα μέτρα και την τρέχουσα κατάσταση του συστήματος κινητικότητας της πόλης.

2. Δημιουργία καταλόγου μέτρων με γνώμονα το όραμα και τους στόχους της πόλης για έναν πιο βιώσιμο αστικό σχεδιασμό, αλλά και τις ανάγκες με σειρά προτεραιότητας.

3. Βαθμολόγηση μέτρων μέσω ενός συστήματος βαθμολόγησης για τον καθορισμό μέτρων που είναι αποτελεσματικά και εφικτά για την πόλη.

4. Περιγραφή και έγκριση των μέτρων που επιλέχθηκαν.

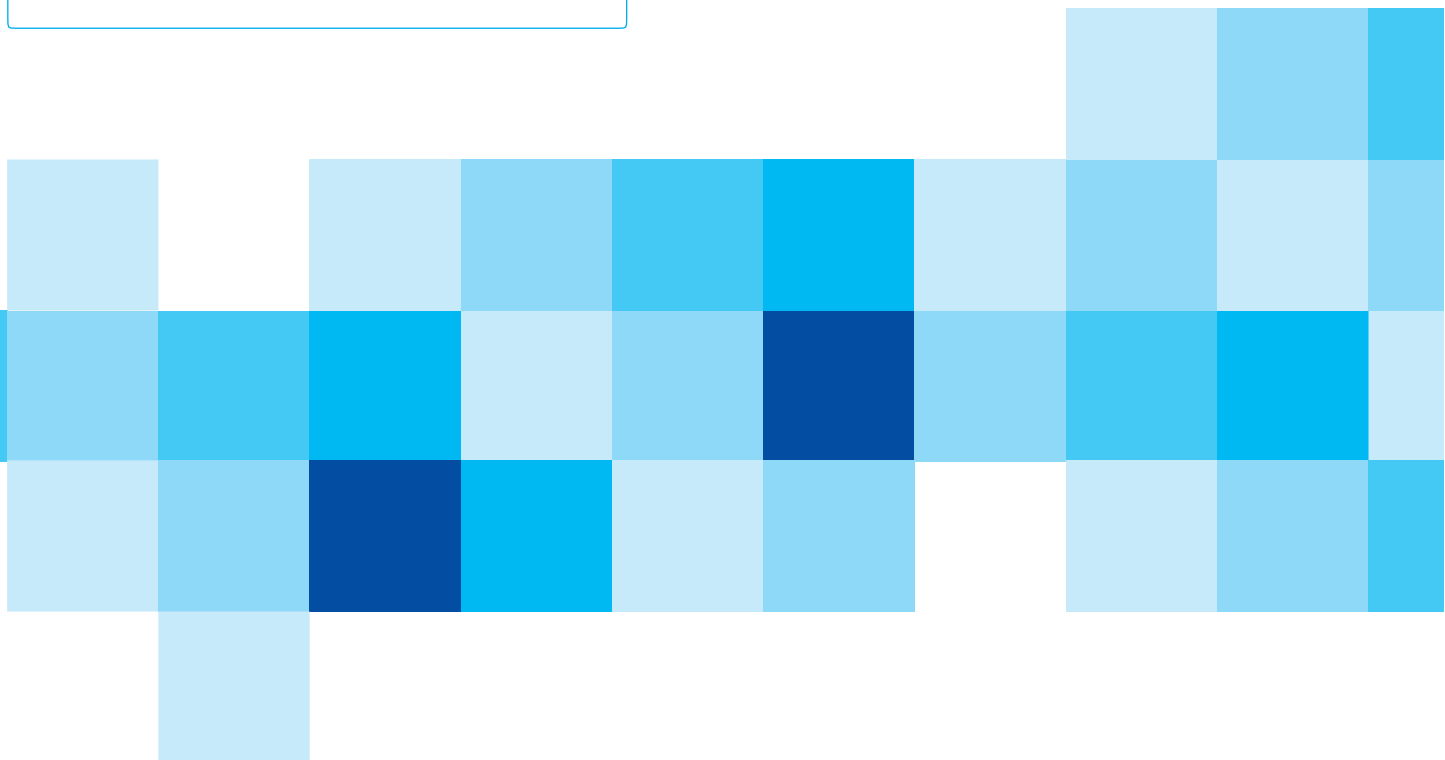
Στα επόμενα κεφάλαια, βάσει του βήματος 1-4 παραπάνω, το εγχειρίδιο δίνει οδηγίες για μια αποτελεσματική διαδικασία επιλογής μέτρων που είναι κατάλληλη για πόλεις με λίγη εμπειρία στην ανάπτυξη ΣΒΑΚ. Οι μεθοδολογίες που παρουσιάζονται παρέχουν μια δομή για τον τρόπο δημιουργίας ενός έγκυρου καταλόγου μέτρων που προσαρμόζεται στις ακόλουθες τρεις πτυχές:

1. Κατάσταση του συστήματος κινητικότητας:

Ποια είναι η κατάσταση του τρέχοντος συστήματος κινητικότητας της πόλης για διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς; Η πόλη έχει καλή ή κακή υποδομή για διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς;

2. Μέτρα: Υπάρχουν ήδη επιλεγμένα ή εφαρμοζόμενα μέτρα για πιο βιώσιμη αστική κινητικότητα; Εξετάστε επίσης τα μέτρα που σχετίζονται με πολιτικές, π.χ. εάν η πόλη διαθέτει σχέδιο ποδηλάτου, πρόγραμμα ασφαλούς μετακίνησης ή άλλα σχέδια/προγράμματα που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ.

3. Διοικητική ικανότητα της πόλης: Τι δυνατότητες διαθέτει η πόλη όσον αφορά τη χρηματοδότηση, τους ανθρώπινους πόρους και την τεχνική επάρκεια; Μην ξεχνάτε ότι τα μέτρα μπορούν να επηρεάσουν την καθημερινή συντήρηση και ότι τα μέτρα μπορεί να απαιτούν μακροπρόθεσμη δέσμευση.



3.2 Βήμα 1: Καθορισμός του βασικού επιπέδου αναφοράς

Είναι σημαντικό να εξεταστεί η κατάσταση της πόλης για το ΣΒΑΚ. Για να αναλυθεί το βασικό επίπεδο αναφοράς και να αποκτηθεί μια ιδέα των δυνατοτήτων της πόλης, χρησιμοποιείται ένας πίνακας ανάλυσης, ο οποίος λαμβάνει υπόψη βασικά στοιχεία. Ο πίνακας που παρουσιάζεται παρακάτω χρησιμοποιείται για την ανάλυση διαφορετικών στοιχείων του συστήματος κινητικότητας στην πόλη (βλέπε Πίνακα 1). Ο πίνακας μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για να προσδιορίσει ποια είναι η ικανότητα της πόλης όσον αφορά την εφαρμογή μέτρων καθώς και ποια είναι η τρέχουσα κατάσταση του συστήματος κινητικότητας.

Με βάση την επισκόπηση που παρέχεται από τον πίνακα ανάλυσης, το επόμενο στάδιο είναι η εμπάθυνση της γνώσης σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση του συστήματος κινητικότητας της πόλης. Αυτό μπορεί να γίνει συστηματικά για κάθε τρόπο μεταφοράς με τη βοήθεια της απλής σύγκρισης κατανομής συγκοινωνίας-υποδομής που εμφανίζεται για την ποδηλασία στο σχήμα 6. Αυτή η προσέγγιση υπογραμμίζει την ποιότητα της υποδομής για έναν τρόπο μεταφοράς (αξιολόγηση: καλή έως κακή) και τη χρήση και κατανόηση από τον πολίτη αυτού του τρόπου μεταφοράς (αξιολόγηση: χαμηλή έως υψηλή) για να προσδιορίσει εάν η πόλη πρέπει να επικεντρωθεί σε υλικά ή/και άυλα μέσα (π.χ. πληροφόρηση και επικοινωνία).

Πίνακας 1: Παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένας πίνακας ανάλυσης για τον καθορισμό της κατάστασης του συστήματος κινητικότητας και να δοθεί υποστήριξη σε ποιους τύπους μέτρων πρέπει να επιλέξετε.

ΤΡΟΠΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ	ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑΣ	ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ, ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΜΕΤΡΩΝ	ΑΝΑΛΥΣΗ
Περπάτημα	12%	Κακή	Ατυχήματα σε οδικές διελεύσεις κοντά σε σχολεία	Χαμηλή δραστηριότητα	Απαιτούνται μέτρα οδικής ασφάλειας
Ποδηλασία	7%	Μέτρια	Η λιγοστή χρήση αποφέρει μικρά οφέλη	Προσπάθειες χαρτογράφησης των ποδηλατολωρίδων σε εξέλιξη. Χαμηλός προϋπολογισμός για νέα μέτρα.	Αύξηση του προϋπολογισμού της διοίκησης της πόλης για μέτρα ποδηλασίας
Λεωφορείο τραμ/μετρό/ελαφρύς σιδηρόδρομος	16%	Καλή	Έχει εγκατασταθεί νέος στόλος λεωφορείων, μικρότερος αντίκτυπος στην ποιότητα του αέρα	Υψηλή δραστηριότητα, έχει σχεδιαστεί στρατηγική για τα δημόσια μέσα μεταφοράς	Πρόοδος προς τη σωστή κατεύθυνση, συνεχίστε
Αυτοκίνητο	65%	Καλή	Ατυχήματα μεταξύ των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και των αυτοκινήτων. Η έντονη χρήση επηρεάζει την ποιότητα του αέρα.	Υψηλή δραστηριότητα, νέα παράκαμψη βρίσκεται υπό κατασκευή	Εργασία με κυκλοφορία αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης των ολοκληρωθεί η νέα παράκαμψη.
Σιδηροδρομικοί σταθμοί και σταυροδρόμια κεντρικών δρόμων	x	Καλή	Ο σταθμός των λεωφορείων δεν είναι κοντά σε σιδηροδρομικό σταθμό	Χαμηλή δραστηριότητα	Ενσωμάτωση της θέσης των κόμβων στις στρατηγικές δημόσιων μεταφορών
Εμπορευματική ή μεταφορά	x	Καλή	Η κυκλοφορία βαρέων εμπορευματικών οχημάτων στο κέντρο της πόλης αποτελεί κίνδυνο για την ασφάλεια	Χαμηλή δραστηριότητα	Αυξήστε τη διοικητική ικανότητα της πόλης
Ανάλυση	Το αυτοκίνητο αποτελεί τον κυρίαρχο τρόπο μεταφοράς	Οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου αισθάνονται ανασφάλεια	Απαιτούνται μέτρα ασφάλειας της κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση πολλών μέσων μεταφοράς	Η ενίσχυση της ικανότητας απαιτείται σε διάφορους τομείς.	x

Σχήμα 6: Απαιτείται μια στρατηγική προσέγγιση κατά την επιλογή ενός συνδυασμού υλικών και άυλων μέτρων (πληροφόρηση και επικοινωνία). Αυτό το σχήμα βασίζεται στα ευρήματα του EU-project WALCYNG. Πηγή: Hydén κ.ά. (1998).



Ένας λόγος για να χρησιμοποιήσετε αυτήν την προσέγγιση όταν εισέρχεστε στη διαδικασία επιλογής μέτρων είναι να αποφύγετε την επένδυση σε αναποτελεσματικά μέτρα που δεν ταιριάζουν με τις συνθήκες στην πόλη ή δυσφημίζουν τον στόχο ή το όραμα.

Σύμφωνα με την ίδια προσέγγιση, ο πίνακας 2 δείχνει ένα παράδειγμα για τον τρόπο εφαρμογής του σε διάφορους τρόπους μεταφοράς. Χρησιμοποιήστε τον πίνακα για τα ακόλουθα τρία βήματα:

1. Ξεκινήστε με έναν τρόπο μεταφοράς και σημειώστε την πιο κατάλληλη βαθμολογία για το ποσοστό χρήσης και την κατάσταση της υποδομής.
2. Αξιολογήστε το αποτέλεσμα και συγκρίνετε με τους στόχους που είχε δοθεί προτεραιότητα καθώς και με τις προκλήσεις.
3. Επικεντρωθείτε στα μέτρα που αποσκοπούν στην εκπλήρωση του σκοπού που αναφέρεται στα κόκκινα πλαίσια του επιλεγμένου τετραγώνου.

Πίνακας 2: Συστηματική προσέγγιση του τρόπου προσδιορισμού του τύπου των μέτρων που πρέπει να ληφθούν με βάση τη χρήση του συστήματος κινητικότητας.

TRANSPORT MODE		STATUS OF INFRASTRUCTURE				
Modal share	Shared mobility	Poor	1	2	3	Good
	Public transport	Poor	1	2	3	Good
	Low	Cycling	Poor	1	2	Good
	High	Walking	Poor	1	2	Good
Modal share	Low	1	Build infrastructure and provide services/ Inform!	2	3	Promote infrastructure and services!
	High	4	Build infrastructure and provide services!	5	6	Maintain and develop infrastructure and services!
	Low	1	Build infrastructure and provide services/ Inform!	2	3	Promote infrastructure and services!
	High	4	Build infrastructure and provide services!	5	6	Maintain and develop infrastructure and services!

3.3 Βήμα 2: Δημιουργία λίστας μέτρων

Το δεύτερο βήμα της διαδικασίας επιλογής μέτρων για τις αρχάριες πόλεις ΣΒΑΚ είναι να δημιουργηθεί ένας κατάλογος πιθανών μέτρων. Πρέπει να σχεδιαστεί για να κατευθύνει το όραμα και τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας της πόλης, καθώς και τις προτεινόμενες προκλήσεις. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ο συνιστώμενος συνδυασμός υλικών και άυλων μέτρων που προσδιορίζονται στο βήμα 1. Υπάρχουν πολλοί κατάλογοι μέτρων, όπως υπάρχουν και πολλές πόλεις, αλλά ορισμένες βασικές κατηγορίες μπορούν πάντοτε να χρησιμοποιούνται ως αρχή, όπως η περιγραφή των μέτρων και η ευθύνη (δείτε ένα παράδειγμα στον πίνακα 3).

ΜΕΤΡΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΥΘΥΝΗ
Διαχωρισμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας και διαδρομές κατά μήκος του μεγάλου αστικού δρόμου. Εξαιρείται η μηχανοκίνητη κυκλοφορία για την αύξηση της κυκλοφοριακής ασφάλειας για τους ποδηλάτες.	Ιδιοκτήτης οδικού δικτύου
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης της κινητικότητας		
Βελτίωση των διαβάσεων πεζών σε δρόμους που έχουν προτεραιότητα		
...		

Εκτενής κατάλογος μέτρων για ένα ΣΒΑΚ

Για μια γρήγορη επισκόπηση των μέτρων που είναι κατάλληλα για ένα Σ, παρουσιάζεται συνοπτικός κατάλογος στο Παράρτημα Ι με βάση πηγές όπως των EVIDENCE, KonSULT, MaxExplorer και CIVITAS. Ο κατάλογος καλύπτει μέτρα σε όλους τους τομείς πολιτικής της CIVITAS και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως έμπνευση κατά την καταγραφή των σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ. Τα μέτρα ταξινομούνται βάσει των λεγόμενων περιοχών μέτρησης, σύμφωνα με τις περιγραφές στο EVIDENCE. Για τα περισσότερα από τα μέτρα του παραρτήματος Ι παρατίθεται ένας σύνδεσμος με περισσότερες πληροφορίες στον ιστότοπο προέλευσης. Όταν απαιτείται, μπορούν να προστεθούν στον κατάλογο μέτρα κατάλληλα για το τοπικό πλαίσιο.

Μέτρα εκκίνησης

Υπάρχουν μερικά μέτρα που μπορούν να αποτελέσουν ένα καλό ξεκίνημα για πόλεις που είναι νέες στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ (βλέπε Σχήμα 7). Πρόκειται για μέτρα που στοχεύουν στην αύξηση της εσωτερικής γνώσης και συνειδητοποίησης του ΣΒΑΚ μέσω δραστηριοτήτων δημιουργίας ικανοτήτων με πολιτικούς καθώς και υπεύθυνους για την αστική κινητικότητα στις πόλεις. Περιλαμβάνουν επίσης υλικά μέτρα για τη βελτίωση της υποδομής όσον αφορά την ασφάλεια, το περπάτημα και την ποδηλασία καθώς και τα μέτρα διαχείρισης, προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα του υπάρχοντος συστήματος κινητικότητας.

Σχήμα 7: Μέτρα που θεωρούνται σωστά "μέτρα εκκίνησης" για πόλεις που ξεκινούν με την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.

Μέτρο**Γιατί πρέπει να ληφθεί υπόψη**

Στρατηγικής σημασίας μέτρα για την παρακολούθηση και τη συλλογή δεδομένων

Στρατηγικής σημασίας μέτρα πολιτικής, όπως η διεξαγωγή έρευνας ταξιδιού ή η ανάπτυξη ενός σχεδίου ποδηλατοδρόμων, δημιουργούν την απαραίτητη κατανόηση που είναι σημαντική κατά την επιλογή των μέτρων. Παραδείγματα: έρευνα ταξιδιού, σχέδιο ποδηλατοδρόμων, απογραφή φυσικών φραγμών σε κυκλοφοριακές συνθήκες κ.λπ.

Δραστηριότητες ανάπτυξης ικανοτήτων

Όταν ξεκινά η οργάνωση ενός ΣΒΑΚ, συνιστάται η βελτίωση της ευαισθητοποίησης όσον αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα μεταξύ πολιτικών, υπευθύνων για την αστική κινητικότητα στις πόλεις και άλλων που εμπλέκονται στον προγραμματισμό μέσω δραστηριοτήτων δημιουργίας ικανοτήτων. Παραδείγματα: ενημέρωση και εκπαίδευση για υπεύθυνους για την αστική κινητικότητα στις πόλεις και πολιτικούς, πραγματοποίηση ποδηλατικής διαδρομής για πολιτικούς, κατάρτιση σχετικά με την ευαισθητοποίηση σε θέματα αναπηρίας για το προσωπικό συντήρησης κ.λπ.

Μέτρα οδικής ασφάλειας

Ανεξάρτητα από την κατάσταση του συστήματος κινητικότητας στην πόλη, τα μέτρα οδικής ασφάλειας θα πρέπει να αποτελούν πάντα προτεραιότητα. Τα μέτρα και οι δραστηριότητες σχετικά με τις ασφαλείς διαδρομές προς το σχολείο είναι συχνά καλά «μέτρα εκκίνησης».

Υποδομές για πεζούς και ποδηλάτες

Ο πιο βιώσιμος τρόπος για τις μετακινήσεις, δηλαδή είτε με ποδήλατο είτε με τα πόδια, είναι αυτός με τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Για να αυξηθούν οι μετακινήσεις είτε με τα πόδια είτε με το ποδήλατο, η ασφαλής και προσβάσιμη υποδομή είναι σημαντική. Παραδείγματα: ασφαλής διέλευση των πεζών, ποδηλατοδρόμοι κ.λπ.

Προώθηση της βιώσιμης μεταφοράς & εκστρατείες ευαισθητοποίησης

Η ενθάρρυνση των πολιτών να χρησιμοποιούν βιώσιμους τρόπους μεταφοράς μπορεί να αποτελέσει ένα κίνητρο για να επηρεάσει το μερίδιο των μέσων μεταφοράς στην πόλη. Πρόκειται επίσης για την αύξηση της ευαισθητοποίησης των πολιτών σχετικά με το σύστημα κινητικότητας και τις διαθέσιμες υπηρεσίες κινητικότητας στην πόλη. Παραδείγματα: ενημερωτικά φυλλάδια σε νοικοκυριά, διαφήμιση δημόσιων συγκοινωνιών κ.λπ.

Διαχείριση της κυκλοφορίας

Η διαχείριση της κυκλοφορίας αποτελεί θεμέλιο του σχεδιασμού της κινητικότητας και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη βελτιστοποίηση του συστήματος κινητικότητας και για την προώθηση της χρήσης των μέσων μεταφοράς προς μία βιώσιμη κατεύθυνση. Παραδείγματα: κέντρο διαχείρισης/συντονισμού κυκλοφορίας

Διαχείριση χώρων στάθμευσης

Ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων σχετίζεται άμεσα με τη χρήση αυτοκινήτων και την ιδιοκτησία αυτοκινήτων. Η διαχείριση του χώρου στάθμευσης μπορεί να είναι ένας πολύ αποτελεσματικός τρόπος για να ενθαρρυνθεί η χρήση άλλων μέσων μεταφοράς. Παράδειγμα: χρέωση για στάθμευση επί δημοσίας οδού στο κέντρο της πόλης.

Τα συνιστώμενα μέτρα στο σχήμα 7 βασίζονται στην ιδέα ότι η προώθηση και ενημέρωση των πολιτών σχετικά με το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας μπορεί να οδηγήσει σε γρήγορη αύξηση των μετακινήσεων μέσω βιώσιμων τρόπων μεταφοράς χωρίς μεγάλες επενδύσεις. Για να βελτιωθεί περαιτέρω το σύστημα κινητικότητας, είναι σημαντικό να κατανοηθεί σωστά ο τρόπος λειτουργίας του, πριν αποφασιστούν επενδύσεις σε δαπανηρά μέτρα υποδομής. Πρέπει να εργαστούμε με μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας και διαχείρισης της κινητικότητας, τα οποία συχνά έχουν ευνοϊκή σχέση κόστους-οφέλους και μπορούν να υποστηρίξουν την αποτελεσματικότερη χρήση του υπάρχοντος συστήματος κινητικότητας. Τα κίτρινα κουτάκια που παρουσιάζονται στα επόμενα κεφάλαια περιγράφουν παραδείγματα τυπικών μέτρων εκκίνησης που εφαρμόζονται σε ευρωπαϊκές πόλεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με διάφορα μέτρα, συμβουλευτείτε συνδέσμους σε διαφορετικές βάσεις δεδομένων μέτρων στο πλαίσιο 4.

Εκτός από τα νέα μέτρα, όπως συνιστάται παραπάνω, τα πιθανά μέτρα εκκίνησης μπορούν να περιλαμβάνουν μέτρα που επεκτείνουν ή αναβαθμίζουν υπάρχοντα μέτρα και υπηρεσίες στην πόλη. Οι δυνατότητες αυτών των μέτρων μπορούν να εντοπιστούν και να αναπτυχθούν από τη διαρθρωμένη επισκόπηση που παρουσιάζεται στον πίνακα 1. Υπάρχουν δύο βασικοί λόγοι για την αναβάθμιση ενός μέτρου που εφαρμόστηκε προηγουμένως: 1) να εφαρμοστεί ένα επιτυχημένο μέτρο σε άλλες περιοχές της πόλης και 2) να διορθώσει λάθη που έγιναν κατά την πρώτη εφαρμογή ενός μέτρου.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

Ανάπτυξη χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης (Park & Ride) και χώρων αποθήκευσης ποδηλάτων και μετεπιβίβασης Bike & Ride Η περίπτωση της Βουδαπέστης

Διαχείριση χώρων στάθμευσης

Η ανάγκη για τη δημιουργία ενός βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος στη Βουδαπέστη απαιτεί μέτρα αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας, περιορισμό της κυκλοφορίας οχημάτων ιδιωτικής χρήσης στις αστικές περιοχές και αύξηση της χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Ένα μέτρο για την επίτευξη αυτού του στόχου στη Βουδαπέστη είναι η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και η σύνδεση των ιδιωτικών μεταφορών με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Η ουσία του συστήματος Park & Ride είναι ο συνδυασμός της άνεσης και της ευελιξίας της ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων με τις οικονομικές λειτουργίες και λειτουργίες εξοικονόμησης χώρου των οχημάτων κινούμενων σε σιδηροτροχιές.

Δύο λόγοι για τους οποίους το παραπάνω αποτελεί ένα ορθό μέτρο εκκίνησης:

- Βασίζεται σε ένα ήδη υπάρχον σύστημα
- Μεγάλη βελτίωση του συστήματος κινητικότητας της πόλης με χαμηλό αρχικό επενδυτικό κόστος

Οι ιδανικές θέσεις για τους χώρους P+R και τους χώρους B+R είναι σημεία σύνδεσης όπου οι επιβάτες μπορούν να χρησιμοποιήσουν οχήματα κινούμενα σε σιδηροτροχιές για να έχουν άμεση πρόσβαση στον προορισμό μετακίνησης: το κέντρο της πόλης. Θα πρέπει επίσης να είναι μια "καλή αστική τοποθεσία", εξοπλισμένη με τις υπηρεσίες και τις εμπορικές εφαρμογές που απαιτούνται για τις καθημερινές ανάγκες των επιβατών. Η κατασκευή των χώρων P+R στη Βουδαπέστη θα πραγματοποιηθεί σε διάφορα στάδια. Βραχυπρόθεσμα και μεσοπρόθεσμα, οι χώροι στάθμευσης και μετεπιβίβασης P+R θα κατασκευαστούν κατά μήκος του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας. Μακροπρόθεσμα, θα αναπτυχθούν κατά μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας.



Πλαίσιο 4: Βάσεις δεδομένων με περισσότερα μέτρα

Σε εθνικό επίπεδο, συχνά υπάρχουν αρκετές εξειδικευμένες πηγές χωρών που περιγράφουν διαφορετικά είδη μέτρων σε διαφορετικούς τομείς πολιτικής. Σε ένα ευρωπαϊκό επίπεδο, υπάρχουν διάφορες πλατφόρμες όπου περιγράφονται, εκτιμώνται και αξιολογούνται μέτρα για τον βιώσιμο πολεοδομικό σχεδιασμό. Αυτές οι πηγές μπορούν να συμπληρώσουν την εθνική γνώση και να χρησιμοποιηθούν ως έμπνευση σχετικά με το ποια είδη μέτρων είναι κατάλληλα για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προκλήσεων.

KonSULT

Η KonSULT είναι μια βάση δεδομένων η οποία στηρίζεται στη γνώση σχετικά με την αειφόρο χρήση αστικής γης και μεταφορών. Η KonSULT έχει σχεδιαστεί για να προσδιορίζει τα κατάλληλα μέτρα πολιτικής καθώς και τις δέσμες μέτρων. Για περισσότερες πληροφορίες, ακολουθήστε το σύνδεσμο, ακολουθήστε το σύνδεσμο www.konsult.leeds.ac.uk

MaxExplorer

Το MaxExplorer είναι ένα διαδραστικό εργαλείο για να βοηθήσετε τους «αρχάριους» διαχείρισης της κινητικότητας να επιλέξουν τα μέτρα διαχείρισης της κινητικότητας που είναι τα πλέον κατάλληλα για τη δική τους ξεχωριστή κατάσταση. Το εργαλείο είναι διαθέσιμο στην πλατφόρμα EPOMM και περιγράφει 27 προτεινόμενα μέτρα. Για περισσότερες πληροφορίες, ακολουθήστε το σύνδεσμο www.epomm.eu/index.php?id=2745

EVIDENCE

Το EVIDENCE υπήρξε μια στρατηγική πρωτοβουλία με σκοπό να ξεκλειδώσει τις προοπτικές της υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Ο δικτυακός τόπος EVIDENCE περιέχει ένα σύνολο 22 αξιολογήσεων για μέτρα κινητικότητας (περίληψη και διεξοδική ανάλυση) καθώς και εκπαιδευτικό υλικό για ακαδημαϊκούς και εκπαιδευτές. Για περισσότερες πληροφορίες, ακολουθήστε το σύνδεσμο www.evidence-project.eu/index.php

Καινοτόμες λύσεις αστικών μεταφορών

Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με προκλήσεις, μαθήματα και συστάσεις για μέτρα στους διάφορους τομείς πολιτικής της CIVITAS διατίθενται στην

[Έκθεση σχετικά με Καινοτόμες Λύσεις στις Αστικές Μεταφορές](#)



3.4 Βήμα 3: Αξιολόγηση μέτρων

Το τρίτο βήμα της διαδικασίας επιλογής των μέτρων είναι η αξιολόγηση των δυνητικών μέτρων που αναφέρονται στο βήμα 2 προκειμένου να προσδιοριστούν τα μέτρα που είναι αποτελεσματικά και εφικτά για την πόλη. Η αξιολόγηση των πιθανών μέτρων μπορεί να είναι ένα πολύπλοκο έργο που επηρεάζεται από απόψεις, απαιτήσεις και περιορισμούς. Ένας δημόσιος οργανισμός έχει την ευθύνη να βρει μέτρα οικονομικά αποδοτικά όταν χρησιμοποιεί δημόσια μέσα, το κοινό ή/και οι πολιτικοί έχουν προκαθορισμένες απόψεις που πρέπει να εξεταστούν και το μέτρο πρέπει να συμβάλει στους γενικούς στόχους της πόλης. Όλες αυτές οι πτυχές έχουν σημασία, αλλά το σημαντικότερο που πρέπει να εξετάσετε όταν αναζητάτε γρήγορη πρόοδο είναι εάν το μέτρο μπορεί να εφαρμοστεί, εάν συμβάλει σε μια πιο βιώσιμη πόλη και εάν είναι εφικτό. Εάν όχι, δεν πρέπει να ληφθεί υπόψη στην απλουστευμένη προσέγγιση για την επιλογή μέτρων που παρουσιάζεται στο παρόν εγχειρίδιο.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

Δυναμική λύση για τις δημόσιες μεταφορές - Η περίπτωση του Τορίνο

Πρωώθηση των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς

Ο κύριος σκοπός του μέτρου είναι να αναπτυχθεί μια πιο αποτελεσματική απάντηση στη ζήτηση κινητικότητας χαμηλής πυκνότητας, που δεν ικανοποιείται από τις τοπικές δημόσιες συγκοινωνίες. Η ζήτηση κινητικότητας υψηλής πυκνότητας καλύπτεται από συστήματα μαζικής κινητικότητας μεγάλης χωρητικότητας, ενώ στις μέρες μας η χαμηλή πυκνότητα καλύπτεται από τις ιδιωτικές μεταφορές λόγω της έλλειψης δρομολογίων ή της περιορισμένης χωρικής κάλυψης των δημόσιων συγκοινωνιών. Το 2008, η Υπηρεσία Μητροπολιτικής Κινητικότητας του Τορίνο (AMM) υλοποίησε την υπηρεσία MeBus, μια υπηρεσία «κατά παραγγελία» που παρέχεται από εταιρείες δημόσιων μεταφορών, η οποία εγγυάται μεγαλύτερη εδαφική εμβέλεια χάρη σε ένα σύστημα κράτησης μετακινήσεων, βελτιστοποιώντας την υπηρεσία τόσο για τον πάροχο όσο και για τον χρήστη. Για περισσότερες πληροφορίες, συμβουλευτείτε το σύνδεσμο

www.mebus.it



Μόλις θα έχει αναπτυχθεί ένας μεγάλος αριθμός πιθανών μέτρων, η αξιολόγηση των μέτρων είναι το επόμενο βήμα. Ξεκινήστε με τη συγκέντρωση αντιπροσώπων της διοίκησης της πόλης και, εάν είναι απαραίτητο, και άλλων ενδιαφερομένων μερών που πρόκειται να συμμετάσχουν στην υλοποίηση των μέτρων. Στη συνέχεια θα πρέπει να παρουσιάζεται ο κατάλογος των μέτρων και κάθε εκπρόσωπος θα πρέπει να αξιολογεί την αποτελεσματικότητα και την εφαρμοσιμότητα κάθε μέτρου σε κλίμακα από, για παράδειγμα, 0 έως 3. Με αυτόν τον τρόπο θα επιλεγούν μέτρα που έχουν μεγάλες πιθανότητες εφαρμογής και συμβάλλουν στους συμφωνημένους στόχους. Στον πίνακα 4 παρουσιάζεται ένα παράδειγμα για τον τρόπο οργάνωσης μιας τέτοιας αξιολόγησης.

Πίνακας 4: Παράδειγμα για τον τρόπο οργάνωσης της αξιολόγησης των μέτρων που αναφέρονται στο βήμα 2. Η αξιολόγηση μπορεί να γίνει από αντιπροσώπους της πόλης (μεμονωμένα ή μαζί στην ομάδα) σε εργαστήριο.

ΜΕΤΡΟ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟΤΗΤΑ	ΣΧΟΛΙΟ
Διαχωρισμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων	■ ■ ■	■ ■ ■	Χρειάζεται συντονισμός με τον ιδιώτη ιδιοκτήτη γης
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης της κινητικότητας	■ ■	■ ■ ■	Γνώσεις εντός της διοίκησης
Βελτίωση των διαβάσεων πεζών σε οδούς όπου έχουν προτεραιότητα	■ ■ ■	■	Άλλος φορέας είναι υπεύθυνος για τις περισσότερες διαδρομές
...			

Το κατά πόσο εφικτό είναι ένα μέτρο θα εξαρτηθεί από τις δυνατότητες της πόλης και άλλες τοπικές προϋποθέσεις. Όλες οι πόλεις πρέπει να εξετάσουν παράγοντες όπως η χρηματοδότηση, ο χρόνος, η νομοθεσία και η οργανωτική δομή. Για μια πόλη η οποία δεν είναι εξοικειωμένη με μακροπρόθεσμους στρατηγικούς σχεδιασμούς στον τομέα της κινητικότητας, σημαντικά στοιχεία είναι οι σχετικές αρμοδιότητες μεταξύ των υπεύθυνων για την αστική κινητικότητα στις πόλεις, η κατανομή της ανάθεσης καθηκόντων μεταξύ των εργαζομένων της και η δυνατότητα εφαρμογής και παρακολούθησης μέτρων διαφορετικών ειδών. Μία ταχεία λύση για να προχωρήσουμε με αυτό το ζήτημα είναι να αξιολογήσουμε τα μέτρα μαζί με μια ομάδα ειδικών.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

Εγκατάσταση κατάλληλης υποδομής για την παρεμπόδιση της εισόδου αυτοκινήτων

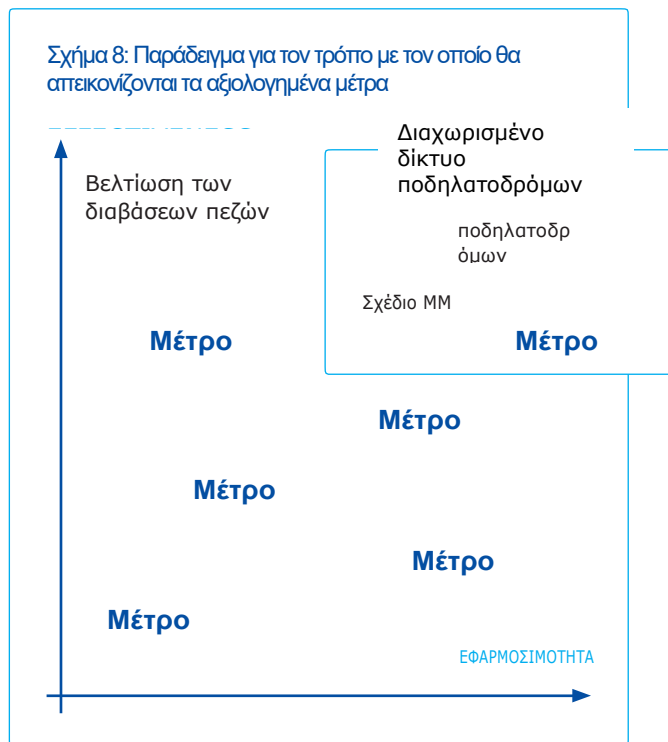
Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης

Μέτρο οδικής ασφάλειας

Προκειμένου να αποφευχθεί η παράνομη στάθμευση των οχημάτων σε διπλή σειρά και οι επικίνδυνοι ελιγμοί των μοτοσικλετιστών, ο δήμος εγκατέστησε ελαστικά κράσπεδα και ανακλαστικούς εύκαμπτους οριοδείκτες σε κεντρικό δρόμο της πόλης το φθινόπωρο του 2016. Τα κράσπεδα και οι οριοδείκτες που εγκαταστάθηκαν ξεχώρισαν τις λωρίδες κυκλοφορίας και εμπόδισαν την είσοδο αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών στην αντίθετη λωρίδα κυκλοφορίας. Το μέτρο είχε ως αποτέλεσμα την απρόσκοπτη κίνηση των αυτοκινήτων ενώ παράλληλα αυξήθηκε η ασφάλεια των πεζών στην περιοχή.

Με την απεικόνιση των αξιολογημένων μέτρων σε ένα διάγραμμα όπως φαίνεται στο σχήμα 8, είναι ευκολότερο να παρουσιαστεί η επιλογή των μέτρων στους πολιτικούς και τους πολίτες. Τα επιλεγέντα μέτρα θα είναι τα μέτρα του βήματος 2 που θεωρήθηκαν πιο αποτελεσματικά και πιο εφικτά για εφαρμογή.

Σχήμα 8: Παράδειγμα για τον τρόπο με τον οποίο θα απεικονίζονται τα αξιολογημένα μέτρα



Όταν θα έχει ολοκληρωθεί η αξιολόγηση, μπορεί να παρουσιαστεί συνοπτική παρουσίαση των μέτρων που έλαβαν τη μεγαλύτερη βαθμολογία (ή στις οποίες δόθηκε προτεραιότητα) κατά τη διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, βλέπε πίνακα 5.

Πίνακας 5:
Παράδειγμα λίστας μέτρων

ΜΕΤΡΟ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΥΘΥΝΗ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟΤΗΤΑ	ΣΧΟΛΙΟ
Διαχωρισμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας...	Ιδιοκτήτης οδικού δικτύου	...	...	Χρειάζεται συντονισμός με τον ιδιώτη ιδιοκτήτη γης
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης της κινητικότητας	...	Καθημερινή ομάδα παράδοσης	..	...	Γνώσεις εντός της διοίκησης
...					

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

Διαδραστικοί χάρτες περιπάτου και ποδηλασίας - Η περίπτωση της πόλης Σαν Σεμπαστιάν – Ντονόστια

Προώθηση των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και εκστρατείες ευαισθητοποίησης

Στο Σεμπαστιάν – Ντονόστια υπάρχει ένα σχέδιο για τη δημιουργία και διαδρομών περιπάτου και ποδηλασίας που οδηγούν στις πιο ενδιαφέρουσες τοποθεσίες της πόλης, καλύπτοντας τόσο τα τουριστικά αξιοθέατα όσο και τα τοπικά αξιοθέατα (μετακινήσεις, ψώνια κ.λπ.). Οι διαδρομές πρέπει να συμπληρώνονται με κατάλληλα σημεία στάσης κοντά σε χώρους στάθμευσης ποδηλάτων (για τους ποδηλάτες) ή χώρους ανάπαυσης, παιδικές χαρές, υπαίθρια γυμναστήρια για ηλικιωμένους ή τουαλέτες (για πεζούς). Οι αποστάσεις μεταξύ των διαφορετικών σημείων ενδιαφέροντος θα εμφανίζονται σε ένα χάρτη σε χρόνο ποδηλασίας ή πεζοπορίας, ανάλογα με την ομάδα-στόχο του χάρτη.

Το τμήμα που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων θα είναι το τμήμα κινητικότητας, αλλά οι πληροφορίες πρέπει επίσης να επαληθεύονται με άλλα τμήματα της διοίκησης της πόλης: πάρκα και κήποι, συντήρηση και πολεοδομία.



Πηγή: San Sebastian

3.5 Βήμα 4: Περιγραφή και έγκριση για τα επιλεγμένα μέτρα

Το τέταρτο και τελευταίο βήμα στη διαδικασία επιλογής μέτρων για τις αρχάριες πόλεις ΣΒΑΚ είναι να περιγράψουν και να αποκτήσουν έγκριση για τα επιλεγμένα μέτρα. Σε αυτό το σημείο, όταν θα υπάρχει ένας κατάλογος επιλεγμένων μέτρων που εκτιμάται ότι είναι τα πιο αποτελεσματικά συμβάλλοντας σε πιο βιώσιμο σχεδιασμό αστικής κινητικότητας και είναι εφικτά προς εφαρμογή στην πόλη, είναι απαραίτητο να ενισχυθεί η περιγραφή των μέτρων και να αποκτηθεί η έγκριση από πολιτικούς, πολίτες και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Τα μέτρα που θα επιλεγούν θα πρέπει να είναι εφαρμόσιμα και να αντιμετωπίζουν τις πλέον σημαντικές προκλήσεις. Εάν μια στενότερη συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και των πολιτών εκτός της διοίκησης της πόλης θεωρηθεί απαραίτητη, συμβουλευτείτε το Πλαίσιο 5 για χρήσιμες συμβουλές και μεθοδολογίες.

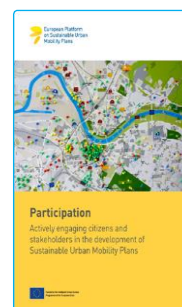
Πλαίσιο 5: Θεσμική συνεργασία

Το εγχειρίδιο *Θεσμική συνεργασία - Η συνεργασία με τους θεσμικούς εταίρους στο πλαίσιο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας* περιέχει περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη θεσμική συνεργασία. www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual-cooperation_en.pdf



Το εγχειρίδιο που συντάχθηκε κατά τη διάρκεια του έργου CH4ALLENGE παρουσιάζει μια εισαγωγή στην εν λόγω θεσμική συνεργασία, σχετικά με τον τρόπο προετοιμασίας, εντοπισμού και εμπλοκής των σχετικών εταίρων και τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να συμφωνηθούν οι εκάστοτε ευθύνες υλοποίησης. Επιπλέον, το σχετικό εγχειρίδιο συμμετοχής περιγράφει επαρκώς τον τρόπο με τον οποίο συμμετέχουν ενεργά οι πολίτες και τα ενδιαφερόμενα μέρη στην ανάπτυξη των ΣΒΑΚ. Το εγχειρίδιο, επίσης προϊόν του έργου CH4ALLENGE, περιλαμβάνει μια εισαγωγή στο θέμα της συμμετοχής και παρουσιάζει χρήσιμα εργαλεία και παραδείγματα πραγματικών περιπτώσεων.

www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-manual-participation_en.pdf



Επιβεβαίωση εφαρμοσιμότητας

Κατά τα προηγούμενα βήματα που περιγράφονται σε αυτό το εγχειρίδιο, η πρώτη αξιολόγηση της σκοπιμότητας των μέτρων πραγματοποιήθηκε γρήγορα από μία περιορισμένη ομάδα υπευθύνων για την αστική κινητικότητα στις πόλεις. Το επόμενο βήμα είναι να παρουσιάσουμε την προτεινόμενη λίστα μέτρων ευρύτερα στο εσωτερικό της διοίκησης της πόλης για να έχουμε την έγκριση ότι ένα συγκεκριμένο μέτρο είναι εφικτό να εφαρμοστεί ή να καταλάβουμε τι χρειάζεται για να γίνει δυνατή η υλοποίησή του.

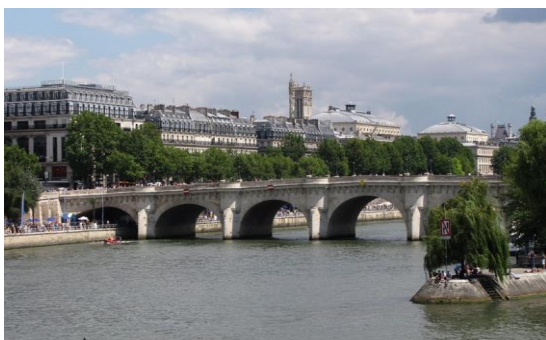
Βασικό στοιχείο για την επιτυχία είναι η επίτευξη κοινής αντίληψης μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών και των πολιτικών σχετικά με τα πιο δαπανηρά ή προηγμένα μέτρα. Ένας τρόπος για να λάβετε την έγκριση και να διερευνήσετε τη σκοπιμότητα είναι να στείλετε ένα σχέδιο εγγράφου της στρατηγικής επιλογής των μέτρων σε διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη προς διαβούλευση.

Για να λάβετε υποστήριξη για μέτρα που παρεμβαίνουν στο φυσικό περιβάλλον ή για τα οποία ενδέχεται να υπάρξει έντονη αντιπαράθεση, οι προσωρινές παρεμβάσεις ή τα πειράματα μπορούν να αποτελέσουν λύση για να απεικονίσουν τα οφέλη και να λάβουν την έγκριση για πιο μόνιμες λύσεις (βλέπε ένα παράδειγμα στο Πλαίσιο 6).

Πλαίσιο 6: Τεχνητές παραλίες

Ένα γνωστό παράδειγμα προσωρινού μέτρου είναι οι παραλίες του Παρισιού - Paris Plages, μια σειρά τεχνητών παραλίων σε έναν αναξιοποίητο δρόμο κατά μήκος των οχθών του ποταμού Σηκουάνα. Από τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος τριών χιλιομέτρων το 2002 η έννοια έχει επεκταθεί και αποτελεί καλό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο ένα προσωρινό μέτρο μπορεί να βοηθήσει να αποκαλυφθεί μια άλλη χρήση του οδικού χώρου προς όφελος των πολιτών (Έργο Διαμόρφωσης Δημοσίων Χώρων 2017). Για περισσότερα παραδείγματα διαμόρφωσης δημοσίων χώρων από όλο τον κόσμο, επισκεφθείτε τον ιστότοπο Project for Public Spaces - Έργο Διαμόρφωσης Δημοσίων Χώρων:

www.pps.org/places/lqc



ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

Παρακολούθηση βασικών δεικτών, Πράσινη Βίβλος - Η περίπτωση του Μπέρμιγχαμ

Στρατηγικής σημασίας μέτρα πολιτικής για την παρακολούθηση και συλλογή δεδομένων

Ένα σχέδιο δράσης για την κινητικότητα αποτελεί μακροπρόθεσμο όραμα και στρατηγική για το σύστημα κινητικότητας της πόλης. Επιδιώκει να κατανοήσει τις τρέχουσες και μελλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι και οι επιχειρήσεις και θέτει σε εφαρμογή στρατηγικές που θα βοηθήσουν την πόλη να επιτύχει τους απώτερους στόχους της. Η Πράσινη Βίβλος για το Σχέδιο Δράσης για την Κινητικότητα του Μπέρμιγχαμ υπήρξε ένα έγγραφο διαβούλευσης που παρείχε σημαντικό αριθμό λεπτομερειών σχετικά με τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει το Μπέρμιγχαμ ή είναι πιθανό να αντιμετωπίσει και παρουσίασε πληροφορίες για να ξεκινήσει μια συζήτηση σχετικά με ορισμένα βασικά ζητήματα. Περιελάμβανε μία επισκόπηση και το βασικό επίπεδο αναφοράς για δεδομένα, αποδεικτικά στοιχεία και χαρακτηριστικά σχετικά με τις μεταφορές (π.χ. μερίδιο λειτουργίας, ιδιοκτησία αυτοκινήτου, συμπεριφορά στις μετακινήσεις κ.λπ.), προβλήματα/επιπτώσεις μεταφορών (αριθμός ανθρώπων που σκοτώθηκαν ή τραυματίστηκαν σοβαρά και επίπεδο ατμοσφαιρικής ρύπανσης) καθώς και άλλους παράγοντες που επηρεάζουν και επιδρούν στο δίκτυο μεταφορών (δημογραφική ανάπτυξη, οικονομική ανάπτυξη κ.λπ.).

Ο σκοπός αυτής της ανάλυσης πρέπει να συμβάλει στην ανάδειξη των τομέων όπου η αλλαγή είναι περισσότερο αναγκαία και να ανοίξει μια συζήτηση και διαβούλευση σχετικά με το ποιο θα είναι το μέλλον του συστήματος κινητικότητας μιας πόλης. Θα βοηθήσει στη διαμόρφωση εννοιών και ιδεών ώστε να ενισχυθεί η σκέψη σχετικά με τις προτεραιότητες που πρέπει να έχουν βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο, προκειμένου να δημιουργηθεί το σύστημα κινητικότητας που επιτυγχάνει τους καθορισμένους στόχους.



Συλλογή πληροφοριών για το κόστος-όφελος κάθε μέτρου

Εν τω μεταξύ, καθώς ενισχύεται η έγκριση των μέτρων, είναι αναγκαίο να βελτιωθεί περαιτέρω η περιγραφή της σχέσης κόστους-οφέλους για κάθε επιλεγμένο μέτρο.

Χρησιμοποιώντας μια φόρμα ανάλυσης κόστους-οφέλους (ΑΚΟ), είναι δυνατόν να εκφραστεί το άμεσο και έμμεσο κόστος και όφελος ενός έργου ή ενός μέτρου, επιτρέποντας την αξιολόγηση και τη χρηματική εκτίμηση των οφελών καθώς και της οικονομικής βιωσιμότητας. Η ανάλυση κόστους-οφέλους μπορεί να περιλαμβάνει την εξέταση τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού κόστους και οφελών. Ένα από τα βασικά πλεονεκτήματα μιας ΑΚΟ είναι η σχετική ευκολία γνωστοποίηση των αποτελεσμάτων μέσω ενός ή περισσότερων δεικτών. Οι ΑΚΟ εφαρμόζονται συχνότερα σε μεγάλης κλίμακας έργα υποδομής. Για τα έργα που δε σχετίζονται με υποδομές, οι περισσότερες πόλεις δεν διαθέτουν τυποποιημένη προσέγγιση αξιολόγησης. Η επιλογή των μέτρων θα πρέπει να καθοδηγείται από την αξιοποίηση των χρημάτων καθώς και από την αποτελεσματικότητα των μέτρων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, μια πλήρης ανάλυση κόστους-οφέλους μπορεί να είναι υπερβολικά δαπανηρή και πρέπει να χρησιμοποιηθούν πιο απλές προσεγγίσεις, ειδικά για μικρότερα μέτρα (KonSULT, 2015, Hüging κ.ά., 2014, ELTIS, 2015).

Για να αποφευχθούν οι δαπανηρές ΑΚΟ πλήρους κλίμακας σε αυτά τα πρώτα βήματα στον προγραμματισμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για τις αρχάριες πόλεις, μπορούν να φανούν χρήσιμα απλοποιημένα εργαλεία αξιολόγησης των επιπτώσεων. Για παράδειγμα, το εργαλείο αξιολόγησης αστικών κόμβων είναι μία διασταύρωση μεταξύ της ΑΚΟ και της πολυκριτηριακής ανάλυσης (ΠΑ). Το όφελος από τη χρήση αυτού του εύκολου εργαλείου είναι ότι δεν υπάρχει ανάγκη για λοιπά στατιστικά στοιχεία πέρα από το αναμενόμενο κόστος του μέτρου (βλέπε Πλαίσιο 7 για περισσότερες πληροφορίες).

Απόκτηση έγκρισης των πολιτών

Ένα βήμα που μερικές φορές παραλείπεται είναι το ότι πρέπει να εμπλέξουμε και να λάβουμε την έγκριση των πολιτών για ορισμένα μέτρα. Πολλά τυπικά μέτρα εκκίνησης μπορεί να είναι τέτοια που το αποτέλεσμα τους δεν θα αποκαλυφθεί ποτέ στους πολίτες. Αλλά για ορισμένα μέτρα, η έγκριση και η κατανόηση των πολιτών μπορεί να είναι ένας σημαντικός παράγοντας. Αυτό το θέμα περιγράφεται περαιτέρω στις Κατευθυντήριες Οδηγίες ΣΒΑΚ στην ενότητα σχετικά με τον τρόπο ενημέρωσης του κοινού όσον αφορά το όραμα και τους επιλεγμένους στόχους, αλλά ορισμένες ενέργειες μπορούν επίσης να συνιστώνται όταν ενημερώνονται για το γιατί επιλέγονται και χρηματοδοτούνται μέτρα:

- Δώστε εκ των προτέρων πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα και ενημερώστε για τα αναμενόμενα αποτελέσματα.
- Δημοσιοποιήστε τις σημειώσεις από τις συνεδριάσεις των ενδιαφερομένων μερών για να διασφαλίσετε τη διαφάνεια όσον αφορά την αξιολόγηση των μέτρων.
- Αναφέρετε επιχειρήματα προς τους πολιτικούς υπευθύνους λήψης αποφάσεων όσον αφορά τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των επιλεγμένων μέτρων.
- Ενημερώστε σχετικά με τα επιλεγμένα μέτρα εκτός από τη διοίκηση της πόλης και τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη, για παράδειγμα σε τοπικές εμπορικές ενώσεις, σε κεντρικές επιχειρηματικές περιοχές κ.λπ.

Πηγή: Οι ενέργειες βασίζονται στις κατευθυντήριες οδηγίες ΣΒΑΚ και προσαρμόζονται στα πεδία της επιλογής των μέτρων.

Πλαίσιο 7: Το Εργαλείο Αξιολόγησης «Αστικοί Κόμβοι»

Το Εργαλείο Αξιολόγησης «Αστικοί Κόμβοι» είναι ένα πρότυπο Excel για την αξιολόγηση του αντίκτυπου των μέτρων για τις μεταφορές σε σκοπούς πολιτικής υψηλού επιπέδου που σχετίζονται με τον προγραμματισμό του ΣΒΑΚ (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας).

Το εργαλείο λαμβάνει υπόψη την ποικιλία των προοπτικών των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών που συμμετέχουν στην ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών. Το δυνατό του σημείο είναι ότι συνδυάζει δύο κοινώς χρησιμοποιούμενες προσεγγίσεις (ΠΑ - Πολυκριτηριακή ανάλυση και ΑΚΟ - Ανάλυση κόστους-οφέλους) για την αξιολόγηση όλων των επιπτώσεων ενός μέτρου (ποσοτικές και ποιοτικές). Επιπλέον, ισχύει για αυστηρά και ήπια μέτρα σε τοπικά έως και περιφερειακά έργα.

Η εισαγωγή είναι μία αρχική δέσμη προγραμματισμένων ή συνεχιζόμενων μέτρων ή έργων τα οποία εντοπίζονται από τα ενδιαφερόμενα μέρη ώστε να είναι συναφή με την ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών. Με τη βοήθεια της μεθοδολογίας μπορεί να προσδιοριστεί η βέλτιστη δέσμη μέτρων που βασίζεται σε ένα καθορισμένο πρόβλημα καθώς και σε σκοπούς υψηλής πολιτικής.

Το Εργαλείο Αξιολόγησης «Αστικοί Κόμβοι» αναπτύχθηκε από την Panteia μαζί με την Rupprecht Consult και την PricewaterhouseCoopers στην Ιταλία στο έργο «Αστικοί Κόμβοι».

Κάντε λήψη του προτύπου Excel στη διεύθυνση:

www.mobility-academy.eu/mod/folder/view.php?id=1242

για να χρησιμοποιήσετε το εργαλείο. Για οδηγίες, πληροφορίες, βέλτιστες πρακτικές και χρήσιμο διαδικτυακό σεμινάριο, επισκεφθείτε τη διεύθυνση: www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, ενότητα 3.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

Ίδρυση τμήματος ΣΒΑΚ εντός του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) - Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης

Δραστηριότητες ανάπτυξης ικανοτήτων

Το ΣΑΣΘ δημιούργησε μια εσωτερική μονάδα αξιολόγησης της ποιότητας ΣΒΑΚ, στην οποία ανατίθεται η ευθύνη της υλοποίησης, παρακολούθησης, αξιολόγησης και τακτικής ενημέρωσης όσον αφορά το ΣΒΑΚ της Θεσσαλονίκης. Οι κύριοι στόχοι της εν λόγω μονάδας είναι η αξιολόγηση της ποιότητας των δημόσιων μεταφορικών υπηρεσιών καθώς και η παρακολούθηση της εφαρμογής των προτεινόμενων μέτρων στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Η μονάδα έχει πλήρη επίγνωση των απαιτητικών και σύνθετων απαιτήσεων των στόχων του ΣΒΑΚ. Προκειμένου να εκπληρώσει το σκοπό της, το ΣΑΣΘ έχει ανάγκη από κατάλληλα εργαλεία και μεθοδολογίες που θα ενισχύσουν τις ικανότητες του συμβουλίου για την επίτευξη αυτών των απαιτητικών στόχων.

Ανάπτυξη σχεδίου δράσης

Όταν εγκριθεί ο κατάλογος των μέτρων, το επόμενο βήμα είναι να αναπτυχθεί ένα σχέδιο δράσης. Το σχέδιο δράσης έχει διευκρινιστικό χαρακτήρα σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ. Οι αρχές και οι κατευθυντήριες οδηγίες για τα Σχέδια Δράσης ΣΒΑΚ (βλέπε Πλαίσιο 8) έχουν αναπτυχθεί και περιλαμβάνουν υποστήριξη για τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να περιγράφονται τα μέτρα και να δοθούν οδηγίες για την εφαρμογή των επιλεγμένων μέτρων. Για την καλύτερη δυνατή επιτυχημένη υλοποίηση, το σχέδιο δράσης θα πρέπει να αναπτυχθεί σε δύο στάδια:

1. Σχέδιο δράσης με γενική περιγραφή μέτρων και δεσμών μέτρων που αντιστοιχούν στους σκοπούς ΣΒΑΚ, που αναπτύσσονται κάθε πέντε χρόνια.
2. Λεπτομερής περιγραφή των μέτρων και των δεσμών μέτρων που αναπτύσσονται κάθε χρόνο στα σχέδια εφαρμογής.

Τα μέτρα πρέπει να περιγράφονται με απαραίτητη αναφορά των ακόλουθων χαρακτηριστικών:

- Περιγραφή μέτρου
- Ευθύνη υλοποίησης
- Σύνδεση με άλλους τομείς πολιτικής
- Χρόνος υλοποίησης
- Πηγές χρηματοδότησης
- Δείκτες για παρακολούθηση και αξιολόγηση

Πλαίσιο 8: Αρχές και κατευθυντήριες οδηγίες για την ανάπτυξη του σχεδίου δράσης ΣΒΑΚ

Υλικό καθοδήγησης για πόλεις σχετικά με την ανάπτυξη του σχεδίου δράσης ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένων προτύπων, συνδέσμων με παραδείγματα και εργαλεία ποιότητας. Το υλικό αποτελεί συμπλήρωμα των κατευθυντήριων οδηγιών ΣΒΑΚ και αποτελεί προϊόν των SUMPs-Up, το οποίο είναι διαθέσιμο στον ακόλουθο ιστότοπο: www.sumps-up.eu

4. ΥΠΟΣΗΜΕΙΣΕΙΣ

4.1 Αποτελέσματα από SUMPs-Ups

Τα λοιπά αποτελέσματα από το SUMPs-Up είναι διαθέσιμα στον ιστότοπο του έργου www.sumps-up.eu.

- Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και δεσμών μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ - Συνέχιση
- Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και δεσμών μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ - Καινοτομία
- Αρχές και κατευθυντήριες οδηγίες για την ανάπτυξη του σχεδίου δράσης ΣΒΑΚ
- Ανάλυση αναγκών χρηστών
- Απογραφή εργαλείων CIVITAS
- Αρχείο ΣΒΑΚ



4.2 Παραπομπές κειμένου

Chinellato κ.ά. 2017. M. Chinellato, P. Staelens, H. Wennberg, S. Böhler, L Brand. Ανάλυση αναγκών χρηστών Διαθέσιμη στην ακόλουθη διεύθυνση: www.sumps-up.eu/reports

Πόλη του Τορίνο (2017) www.comune.torino.it/ambiente/aria/limitazioni-del-traffico-a-torino.shtml (Πρόσβαση στις 11 Απριλίου 2017)

ELTIS (2015). www.eltis.org (Πρόσβαση στις 11 Απριλίου 2017)

Ηγδέν κ.ά. (1998) Πώς να αυξήσουμε το περπάτημα και την ποδηλασία αντί να περιορίσουμε την μετακίνηση με αυτοκίνητα και να κάνουμε τους τρόπους αυτούς ασφαλέστερους. Παραδοτέο D6 (τελική έκθεση), EU-project WALCYNG.

Hüging κ.ά., (2014) Hüging, H., Glensor, K., Lah, O. Η μέθοδος εκτίμησης επιπτώσεων του έργου TIDE- Ανάπτυξη Καινοτομιών για τις Μεταφορές στην Ευρώπη για τις καινοτομίες των αστικών μεταφορών - Εγχειρίδιο για τους τοπικούς επαγγελματίες.

KonSULT (2015) Βάση γνώσεων με την αειφόρο χρήση αστικής γης και μεταφορών: www.konsult.leeds.ac.uk (Πρόσβαση στις 11 Απριλίου 2017)

Μάιος (2016) CH4LLENGE Εγχειρίδιο για την επιλογή μέτρων - Επιλογή των πιο αποτελεσματικών δεσμών μέτρων για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας. www.sump-challenges.eu/kits (Πρόσβαση στις 11 Απριλίου 2017)

Missions Publiques (n.d) Poly-SUMP - DD 3.2.1. Πρακτικός οδηγός για τη λειτουργία ενός εργαστηρίου μελλοντικής αναζήτησης για πολυκεντρικές περιοχές. www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP_3.2.1_Practical_Guide_on_running_a_FSW_for_polycentric_regions.pdf (Πρόσβαση στις 18 Απριλίου 2017)

Έργο Διαμόρφωσης Δημοσίων Χώρων (2017) Ελαφρύτερο, Ταχύτερα, Φθηνότερα (ΕΤΦ) Διαμόρφωση δημοσίων χώρων από όλο τον κόσμο και πώς μετασχηματίζουν τους δημόσιους χώρους μας. www.pps.org/places/lqc ((Πρόσβαση στις 5 Σεπτεμβρίου 2017).

Rupprecht Consult (2014) Κατευθυντήριες οδηγίες: ανάπτυξη και εφαρμογή ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας: www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump-final-web-jan2014b.pdf (Πρόσβαση στις 11 Απριλίου 2017).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Εκτενής κατάλογος μέτρων

Οδηγός αναγνωστών: αυτός ο κατάλογος μέτρων έχει δημιουργηθεί με στόχο να εμπνευστούν οι αρχές σχεδιασμού κατά τη διαδικασία επιλογής μέτρων που σχετίζονται με ένα ΣΒΑΚ. Ο κατάλογος των μέτρων και η περιγραφή τους βασίζονται σε διάφορες πηγές. Όταν οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες στο διαδίκτυο, συνδέεται το μέτρο. Οι πηγές που χρησιμοποιούνται στη λίστα είναι: EVIDENCE, DELTA, KonSULT, Trivector, Vruits, Civitas, Copenhagenize.

Ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMPs-Up για την επιτάχυνση της υιοθέτησης σχεδίων αστικής κινητικότητας Αρμόδιος συντάκτης(ες): Trivector Traffic AB

Ο εκτενής κατάλογος μέτρων χωρίζεται σε 25 διαφορετικούς τομείς μέτρων βάσει της δομής των Στοιχείων. Για κάθε τομέα μέτρων περιγράφονται ορισμένα μέτρα και εμφανίζεται η σύνδεση με τα πεδία πολιτικής της Civitas.

- | | |
|--|--|
| 1. Περπάτημα | 13. Νέα πρότυπα χρήσης αυτοκινήτου |
| 2. Αστικές εμπορευματικές μεταφορές | 14. Προώθηση και επιβράβευση |
| 3. Πληροφορίες για μετακινήσεις | 15. Χωροταξικός σχεδιασμός |
| 4. Οδική ασφάλεια | 16. Ενσωμάτωση τρόπων |
| 5. Διαχείριση κυκλοφορίας | 17. Ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχέδιο |
| 6. Φόροι και τέλη | 18. e-ticketing |
| 7. Σχεδιασμός μετακινήσεων βάσει ιστότοπου | 19. Περιβαλλοντικές ζώνες |
| 8. Ανακατανομή του οδικού χώρου | 20. Ηλεκτρικά οχήματα και οχήματα με στήλες καυσίμου |
| 9. Βελτίωση δημοσίων μέσων μεταφοράς | 21. Υποδομές ποδηλασίας |
| 10. Εξατομικευμένος προγραμματισμός μετακινήσεων | 22. Τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης |
| 11. Στάθμευση | 23. Καθαρότερα οχήματα |
| 12. Νέα συστήματα κινητικότητας | 24. Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων |
| | 25. Περιορισμοί πρόσβασης |

1. Περπάτημα (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Ζώνες & οδοί διέλευσης πεζών	Μέτρα για να επηρεάσουν τη συμπεριφορά των πεζών και να παρέχουν ασφαλείς και καλοφτιαγμένους πεζόδρομους.	
(Προσωρινή) δημιουργία πεζόδρομων	Προκειμένου να περιοριστεί ο όγκος της κυκλοφορίας εντός των πόλεων ή των κέντρων πόλεων μπορούν να εφαρμοστούν περιορισμοί πρόσβασης και σαφής στρατηγική για την προώθηση πεζοδρομημένων δικτύων.	
«Έξυπνη» διάβαση πεζών	Ένας έξυπνος ανιχνευτής πεζών που παρέχει πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο στα οδικά σήματα σχετικά με τον αριθμό των πεζών που περιμένουν να περάσουν, ο οποίος έχει ανιχνευτεί μέσω του έξυπνου ανιχνευτή, καθώς προσεγγίζουν τη διάβαση και εισέρχονται στην περιοχή ανίχνευσης. Τα οδικά σήματα επεκτείνουν τη διάρκεια του πράσινου σηματοδότη για τους πεζούς ανάλογα με το πόσοι άνθρωποι περιμένουν να περάσουν ή τον αριθμό των πεζών που διασχίζουν ακόμα τη διάβαση. Η επέκταση της διάρκειας του σηματοδότη μπορεί να απενεργοποιηθεί όταν ο αριθμός των πεζών δεν είναι επαρκής (με βάση το καθορισμένο όριο). Ενώ οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου περιμένουν τον πράσινο σηματοδότη για τους πεζούς και κατά τη διάρκεια αυτής, εάν η ζήτηση είναι ενεργή (δηλ. εάν ο αριθμός των ατόμων που περιμένουν να διασχίσουν υπερβεί ένα προκαθορισμένο όριο) ενεργοποιείται η επέκταση της διάρκειας του σηματοδότη ανεξάρτητα από τον κύκλο διάρκειας αυτού. Η επέκταση της διάρκειας του σηματοδότη θα προειδοποιεί τα οχήματα για την παρουσία πεζών. Το σύστημα φωτισμού (Light Demand) χρησιμοποιείται για να τονίζει τη διάβαση και τον περιβάλλον χώρο αυτής, προειδοποιώντας τα οχήματα για την παρουσία πεζών και ενισχύοντας έτσι την ασφάλειά τους.	Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα
Αύξηση προσβασιμότητας σε ηλικιωμένους ή άτομα με ειδικές ανάγκες	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή άτομα με ειδικές ανάγκες υπό τη μορφή ομαλής, ομοιόμορφης οδοστρωσίας, βυθισμένου άκρου οδοστρώματος και αδρών επιφανειών	Ασφάλεια και προστασία

2. Αστικές εμπορευματικές μεταφορές (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Διαδρομές και απαγορεύσεις φορτηγών οχημάτων	Οι διαδρομές φορτηγών οχημάτων χρησιμοποιούνται για την επίτευξη θετικής πορείας καθορίζοντας τις διαδρομές που μπορούν να ακολουθήσουν τα φορτηγά οχήματα.	
Σύστημα διαχείρισης στόλου για οδικές εμπορευματικές μεταφορές	Ένα σύνολο τηλεματικών συστημάτων που χρησιμοποιούν απομακρυσμένες συσκευές τόσο στα φορτηγά οχήματα όσο και στα ρυμουλκούμενα για τον έλεγχο και την παρακολούθηση των εμπορευματικών μεταφορών και παρουσιάζουν τα δεδομένα αυτά σε εύχρηστο μορφότυπο για τους διαχειριστές φορτίου είτε ως δεδομένα πραγματικού χρόνου είτε ως στατιστικά δεδομένα.	
Εφαρμογή απαγόρευσης οδήγησης για φορτηγά οχήματα/βαρέα φορτηγά οχήματα στις κύριες οδικές διαδρομές κατά τις ώρες αιχμής	Προκειμένου να αποφευχθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις κύριες οδικές διαδρομές, θα πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή απαγόρευση οδήγησης φορτηγών οχημάτων/βαρέων φορτηγών οχημάτων κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής (π.χ. τα σαββατοκύριακα).	
Σύμπραξη εξασφάλισης ποιότητας εμπορευματικών μεταφορών	Το συνθετικό εργαλείο για τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων μερών είναι οι συμπράξεις εξασφάλισης ποιότητας εμπορευματικών μεταφορών. Οι συμπράξεις αυτές αποσκοπούν στη συγκέντρωση των φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα που ασχολούνται με τις εμπορευματικές μεταφορές και την εφοδιαστική, προκειμένου να συζητήσουν τα προβλήματα, να εντοπίσουν και να εφαρμόσουν λύσεις, με σκοπό τη βελτίωση της βιωσιμότητας των δραστηριοτήτων μεταφορών εμπορευμάτων σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο.	Αστική εμπορευματική εφοδιαστική
Συμβουλευτικές επιτροπές και φόρουμ σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές	Η ίδρυση επιτροπών, συμβουλίων και φόρουμ για να δοθεί η ευκαιρία στα ενδιαφερόμενα μέρη να συναντήσουν και να συζητήσουν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών είναι ο πιο άμεσος τρόπος συμμετοχής όλων των φορέων. Τα φόρουμ αυτά μπορούν να δημιουργηθούν υπό τη μορφή τεχνικών συμβουλευτικών επιτροπών που συγκεντρώνουν προσωπικό του δημόσιου τομέα από διαφορετικά διοικητικά όργανα και οργανισμούς, με σκοπό τη διερεύνηση προβλημάτων, τη διεξαγωγή μελετών και αναλύσεων για το συντονισμό δράσεων και αποφάσεων για υγιή και αποτελεσματική πολιτική αστικών εμπορευματικών μεταφορών.	
Διορισμός Διαχειριστή εφοδιαστικής αλυσίδας της πόλης	Παρόμοια με την έννοια του Διαχειριστή Κινητικότητας, ο ρόλος του Διαχειριστή εφοδιαστικής αλυσίδας της πόλης αποσκοπεί στη μείωση της ζήτησης σε σχέση με την κινητικότητα των αγαθών σε αστικές περιοχές. Ο Διαχειριστής Κινητικότητας καθώς και ο Διαχειριστής εφοδιαστικής αλυσίδας της πόλης αντιπροσωπεύουν πραγματικούς διαμεσολαβητές μεταξύ των διαφόρων τοπικών ενδιαφερομένων μερών και της δημόσιας αρχής· στόχος τους είναι ο συνδυασμός των αναγκών και των απαιτήσεων διαφόρων εταιρειών και επιχειρήσεων.	
Χρονικοί περιορισμοί	Τα μέτρα αυτά επιβάλλουν περιορισμούς στις ώρες που μπορεί να πραγματοποιηθεί η δραστηριότητα μεταφοράς εμπορευμάτων. Η πρόθεση είναι να μειωθούν οι εμπορευματικές μεταφορές κατά τις ώρες αιχμής στις αστικές περιοχές ή να απαγορευθούν οι νυκτερινές παραδόσεις εξαιτίας περιορισμών του επιπέδου θορύβου. Η προώθηση των παραδόσεων εκτός ωρών αιχμής στις πόλεις είναι μια πολλά υποσχόμενη στρατηγική για την αντιστάθμιση των επιπτώσεων της κυκλοφορίας των αστικών εμπορευματικών μεταφορών.	

... 2. Αστική εμπορευματική εφοδιαστική (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<u>Περιβαλλοντικοί περιορισμοί</u>	Αυτά τα μέτρα αποσκοπούν στη διατήρηση της βιωσιμότητας των κέντρων των πόλεων προσπαθώντας να μειώσουν τις αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις που παράγουν τα φορτηγά οχήματα τόσο από πλευράς εκπομπών όσο και από άποψη θορύβου. Οι στρατηγικές αυτές έχουν διπλή θετική επίδραση: αφενός, μειώνουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις της εμπορευματικής κίνησης, ενώ από την άλλη, ενθαρρύνουν τη χρήση καθαρών τεχνολογιών προωθώντας τη χρήση ηλεκτρικών ή χαμηλής εκπομπής οχημάτων για αστικές παραδόσεις. Τα προγράμματα ανανέωσης οχημάτων μπορούν να υποστηρίξουν αυτό το είδος πρωτοβουλίας.	
<u>Περιορισμοί πρόσβασης για μέγεθος/βάρος</u>	Αυτά τα μέτρα εστιάζουν στην αύξηση της δυνατότητας βιωσιμότητας των αστικών περιοχών και στη βελτιστοποίηση της χρήσης του δημόσιου χώρου, συγκεκριμένα των δημόσιων δρόμων. Ειδικότερα, οι περιορισμοί που εμποδίζουν τα οχήματα συγκεκριμένου βάρους ή μεγέθους (μήκους ή πλάτους) από τη χρήση συγκεκριμένου δρόμου ή περιοχής μπορεί να έχουν ως αποτέλεσμα οφέλη στα επίπεδα συμμόρφωσης καθώς και στα οδικά ατυχήματα που προκαλούνται από μεγάλα φορτηγά.	
<u>Τιμολόγηση (οδικά τέλη,τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης, τέλη στάθμευσης)</u>	Η εφαρμογή οδικών τελών σημαίνει ότι οι οδηγοί πληρώνουν άμεσα για την οδήγηση σε συγκεκριμένο δρόμο ή σε συγκεκριμένη περιοχή. Οι χρεώσεις μπορούν να καθοριστούν ή να μεταβληθούν σύμφωνα με τα πρότυπα εκπομπών ενός οχήματος, εάν η μείωση των εκπομπών είναι ο στόχος. Τα τέλη κυκλοφοριακής συμμόρφωσης αφορούν μεταβλητά οδικά διόδια (υψηλότερες τιμές κάτω από συνθήκες συμμόρφωσης και χαμηλότερες τιμές ή ελεύθερη διέλευση σε ώρες με λιγότερη συμμόρφωση) που θα εφαρμόζονται σε κεντρικές περιοχές για τη μείωση των όγκων κυκλοφορίας σε ώρες αιχμής. Τα διόδια μπορούν να είναι δυναμικά, πράγμα που σημαίνει ότι οι τιμές αλλάζουν ανάλογα με το επίπεδο συμμόρφωσης που υπάρχει σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Η κύρια πρόκληση που αφορά τη στάθμευση φορτηγών οχημάτων στις πόλεις είναι η έλλειψη χώρου, ιδίως σε ιστορικά κέντρα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα παραβιάσεις στάθμευσης και πρόστιμα. Με τα συστήματα χρέωσης στάθμευσης, οι οδηγοί πληρώνουν άμεσα για τη χρήση χώρων στάθμευσης. Αυτά τα συστήματα μπορούν να δημιουργηθούν για τη χρήση κρασπέδου, μερικοί να βασίζονται σε σταθερούς συντελεστές, άλλοι να περιλαμβάνουν μεταβλητά συστήματα τιμολόγησης και γενικά εφαρμόζονται ως μέρος μιας δέσμης στρατηγικών.	
<u>Κίνητρα και επιδοτήσεις</u>	Το αντίθετο της φορολογίας και των διοδίων είναι η χρήση κινήτρων ή επιδοτήσεων για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης βιώσιμης αστικής διανομής. Η άμεση παροχή κινήτρων ή επιδοτήσεων από τις τοπικές αρχές σε φορείς εκμετάλλευσης δεν χρησιμοποιείται ευρέως επειδή είναι υπερβολικά δαπανηρή, ενώ οι διατάξεις που συνεπάγονται πλεονεκτήματα κόστους (έμμεσα κίνητρα) χρησιμοποιούνται συχνότερα.	<u>Αστική εμπορευματική εφοδιαστική</u>
<u>Προσαρμογή ζωνών φορτοεκφόρτωσης στο δρόμο</u>	Τα μέτρα στάθμευσης στο δρόμο αποσκοπούν στην προσαρμογή των υφιστάμενων οδικών σχεδίων και των χώρων φορτοεκφόρτωσης για την κάλυψη των σημερινών και μελλοντικών όγκων κυκλοφορίας ιδιωτικών και επαγγελματικών όγκων κυκλοφορίας. Τα μέτρα εστιάζονται στην κατανομή επαρκούς χώρου για δραστηριότητες στάθμευσης και φόρτωσης. Οι χώροι στάθμευσης και οι στρατηγικές που σχετίζονται με τη ζώνη φορτοεκφόρτωσης επικεντρώνονται στον καθορισμό και την ενίσχυση της στάθμευσης στο κράσπεδο, στην ανακατανομή του χώρου του κρασπέδου και στον εντοπισμό δυνητικών θέσεων στάθμευσης φορτίου.	
<u>Περιοχές παράδοσης σε κοντινή απόσταση</u>	Η έλλειψη χώρων στάθμευσης και φορτοεκφόρτωσης που αποσκοπούν στη λήψη εμπορευμάτων μπορεί να απαιτεί τη χρήση χώρων στάσης (ή κοντινών περιοχών παράδοσης). Ο σκοπός είναι να αναπτυχθεί ένας χώρος φορτοεκφόρτωσης καθώς και περιοχές εκτός δημοσίων οδών σε επιχειρήσεις ή εγκαταστάσεις που λαμβάνουν τακτικά φορτία. Η δημιουργία κοινών χώρων φορτοεκφόρτωσης για εγκαταστάσεις που επιβαρύνουν σημαντικά την κυκλοφοριακή συμφόρηση ή για άλλες εγκαταστάσεις πολλαπλής μίσθωσης μπορεί να είναι μία βιώσιμη επιλογή. Εναλλακτικά, οι δήμοι θα μπορούσαν να προωθήσουν την ανάπτυξη παρακείμενων περιοχών παράδοσης ή χώρων στάσης που θα μπορούσαν να χρησιμεύσουν ως αστικές πλατφόρμες μεταφόρτωσης.	
<u>Σημεία παραλαβής</u>	Η πρωτοβουλία αυτή προωθεί τη χρήση ειδικών τοποθεσιών για παραλαβές και παραδόσεις, όπως αυτοματοποιημένα συστήματα ερμαρίων στο δρόμο, αποθήκες δεμάτων, ταχυδρομεία και μικρές αποθήκες. Στο πλαίσιο αυτό, τα φορτηγά πραγματοποιούν τις παραδόσεις στα σημεία παραλαβής και οι πελάτες μεταβαίνουν σε αυτές τις περιοχές παραλαβής για να πάρουν τα εμπορεύματά τους. Αυτή η πρακτική μειώνει τα έξοδα παράδοσης συγκεντρώνοντας τις παραδόσεις και μειώνοντας τις αποτυχίες παράδοσης. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι πελάτες πρέπει να παραλάβουν τις παραγγελίες χρησιμοποιώντας τα δικά τους αυτοκίνητα, αυτό μπορεί να οδηγήσει σε συνολική αύξηση της κίνησης.	
<u>Αστικά κέντρα συγκέντρωσης</u>	Το μέτρο αυτό συμβάλλει στη μείωση της κυκλοφορίας εμπορευματικών μεταφορών εντός μιας περιοχής-στόχου, προωθώντας έτσι τη συγκέντρωση μεταφοράς φορτίων σε έναν ή περισσότερους κεντρικούς σταθμούς. Οι μεταφορές που διαφορετικά θα πραγματοποιούσαν ξεχωριστές μετακινήσεις χαμηλού συντελεστή φόρτωσης στην περιοχή προορισμού, παραδίδουν τα φορτία τους σε έναν ουδέτερο μεταφορέα που συγκεντρώνει όλα τα φορτία και διαχειρίζεται το τελευταίο σκέλος των παραδόσεων. Εννοιολογικά, αυτό μπορεί να περιλαμβάνει "κοινά συστήματα διανομής", "συνεργασία σε επίπεδο τεχνικοοικονομικής στήριξης" καθώς και "αστικά κέντρα διανομής".	

... 2. Αστικές εμπορευματικές μεταφορές (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<u>Στροφή σε άλλους τρόπους μετακίνησης</u>	Στόχος ενός προγράμματος προώθησης άλλων τρόπων μεταφοράς είναι η ενθάρρυνση της χρήσης εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς για τη μείωση του αριθμού φορτηγών στο κέντρο της πόλης. Παρόλο που πρόκειται περί μίας ενδιαφέρουσας πρότασης, η πρωτοβουλία αυτή αντιμετωπίζει σημαντικά εμπόδια στις αστικές περιοχές, όπου είναι συχνά αδύνατο να βρεθούν εναλλακτικοί τρόποι μεταφοράς που να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά τα φορτηγά. Ωστόσο, ορισμένες πιλοτικές δοκιμές και εφαρμογές μικρής κλίμακας υποδηλώνουν ότι είναι δυνατόν να προκληθούν μικρές αλλαγές όσον αφορά την επιλογή άλλων τρόπων μεταφοράς. Μια μετατόπιση των εμπορευματικών ροών από τις οδικές στις συνδυασμένες μεταφορές επιτεύχθηκε, χρησιμοποιώντας συνδυασμό οδικών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σιδηροδρόμων, τρίκυκλων μηχανοκίνητων φορτηγών οχημάτων ή ποδηλάτων για τη μεταφορά φορτίων.	<u>Αστική εμπορευματική εφοδιαστική</u>
Εκπαίδευση των υπευθύνων για την αστική κινητικότητα σχετικά με τον ανεφοδιασμό και τις εμπορευματικές μεταφορές των πόλεων	Βελτίωση εκπαίδευσης στον τομέα του ανεφοδιασμού της πόλης για τους υπευθύνους για την αστική κινητικότητα σε περιφέρειες/δήμους.	
<u>Ενσωμάτωση εφοδιαστικού σχεδιασμού στη χωροταξία</u>	Μια περισσότερο προορατική προσέγγιση είναι η ενσωμάτωση του σχεδιασμού αστικών εμπορευματικών μεταφορών στη διαδικασία χωροταξικού σχεδιασμού εντοπίζοντας τομείς σύγκρουσης μεταξύ δραστηριοτήτων εμπορευματικών μεταφορών και άλλων χρήσεων της γης. Με την κατανόηση των πηγών σύγκρουσης μεταξύ των δραστηριοτήτων εμπορευματικών μεταφορών και άλλων χρήσεων γης, μπορούν να οριοθετηθούν και να επιλεγούν αποτελεσματικές στρατηγικές για συμβατή ανάπτυξη.	

3. Πληροφορίες σχετικά με τις μετακινήσεις (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<u>Συμβατό χρονοδιάγραμμα & υπηρεσία παροχής</u>	Αναφερόμαστε στην ποιότητα των πληροφοριών, τις μορφές στις οποίες προσφέρονται και, συνεπώς, την προσπάθεια και τους πόρους που πρέπει να καταβληθούν για την παροχή των πληροφοριών.	<u>Μαζικές επιβατικές μεταφορές</u>
<u>Ενημέρωση επιβατών σε πραγματικό χρόνο</u>	Τα συστήματα πληροφόρησης επιβατών σε πραγματικό χρόνο επιτρέπουν στους επιβάτες να έχουν πρόσβαση σε πραγματικές πληροφορίες (δηλαδή πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο για υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών μέσω ποικίλων διαφορετικών πηγών).	
<u>Συστήματα προγραμματισμού μετακινήσεων</u>	Τα συστήματα προγραμματισμού μετακινήσεων ή οι πληροφορίες πολυτροπικών μετακινήσεων μπορούν να ενσωματώσουν μια σειρά από πληροφορίες από απλές περιγραφές των διαθέσιμων επιλογών μετακίνησης με διαφορετικούς τρόπους, ενδεχομένως συνδεδεμένους με χάρτες που υποδεικνύουν διαδρομές και χρονοδιαγράμματα, με συστήματα αλληλεπιδραστικών βάσεων δεδομένων που επιτρέπουν στους χρήστες να αναζητούν συγκεκριμένες πληροφορίες.	
<u>Πληροφορίες για πολυτροπικές μετακινήσεις & συμβουλές μετακινήσεων</u>	Πληροφορίες μετακινήσεων, που παρέχονται μέσω μιας σειράς τεχνολογιών, τόσο πριν όσο και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού: π.χ. εξειδικευμένοι δικτυακοί τόποι και προγράμματα λογισμικού επιτρέπουν την παρουσίαση πληροφοριών για όλους τους τρόπους μεταφοράς σε μια συντονισμένη και κατά συνέπεια πιο κατανοητή μορφή.	
Υπηρεσίες υπόδειξης διαδρομής και καθοδήγησης για ποδηλάτες + πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο	Λεπτομερής υπόδειξη διαδρομής από ποδηλάτες με σαφείς πινακίδες, κατά προτίμηση με πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με την προσωρινή συμφόρηση και τη συντήρηση του οδικού δικτύου.	<u>Εφαρμογή της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές</u>
Υπόδειξη διαδρομής για ποδηλάτες	Λεπτομερής υπόδειξη διαδρομής από ποδηλάτες με σαφείς πινακίδες.	
<u>Ενσωματωμένα συστήματα πλοήγησης</u>	Το παραδοσιακό ενσωματωμένο σύστημα πλοήγησης σημαίνει ότι το σύστημα επιλέγει κυρίως διαδρομές με βάση τη συντομότερη απόσταση μεταξύ της τρέχουσας τοποθεσίας και του προορισμού, κάτι που είναι πολύ χρήσιμο σε άγνωστα περιβάλλοντα ή πολύπλοκα δίκτυα. Τα επόμενης γενιάς συστήματα πλοήγησης μπορούν να λάβουν υπόψη διαφορετικά κριτήρια βελτιστοποίησης, όχι μόνο τη συντομότερη διαδρομή.	

4. Οδική ασφάλεια

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Μέτρα αποφυγής ατυχημάτων</u>	Περιορισμός ταχύτητας, επιβολή της τήρησης των ορίων ταχύτητας και επαρκής οδική σήμανση.	<u>Ασφάλεια και προστασία</u>
<u>Ασφάλεια πεζών και ποδηλατών</u>	Η ασφάλεια των μη μηχανοκίνητων μετακινήσεων βελτιώνει σημαντικά τη βιωσιμότητα και τις μετακινήσεις στην πόλη.	
<u>Διαβάσεις πεζών</u>	Διαφορετικές διαβάσεις πεζών είναι διαθέσιμες προς εξέταση από τους συγκοινωνιολόγους και τους υπεύθυνους για την αστική κινητικότητα στις πόλεις, οι οποίες ποικίλλουν από διαγραμμισμένες και σηματοδοτημένες διαβάσεις πεζών (τύπου ζέβρα), μέχρι πιο σημαντικές επενδύσεις υποδομής, συμπεριλαμβανομένων πεζογέφυρων, υπόγειων διαβάσεων και της δημιουργίας δασυαυτώσεων και δρόμων "κοινόχρηστου χώρου".	
<u>Συντήρηση</u>	Η συντήρηση του οδικού δικτύου καλύπτει μια σειρά πρακτικών και στόχων. Οι δρόμοι αντιμετωπίζουν φθορά λόγω συνδυασμών χρήσης οχημάτων και ατυχημάτων, καιρικών συνθηκών και άλλων φυσικών συμβάντων. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν και άλλα μέτρα, όπως η επιστροφή δρόμων με χαλίκι, για την άμβλυνση των επιπτώσεων των καιρικών συνθηκών ή των συνθηκών θερμοκρασίας στην ικανότητα των οχημάτων να χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο. Η συντήρηση του οδικού δικτύου μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να αξιοποιήσει τα οφέλη από την εξέλιξη των υλικών και την κατανόηση των επιπτώσεων των οικοδομικών υλικών στη ρύπανση.	
<u>Μέτρα αποσυμφόρησης</u>	Η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας αφορά τη χρήση φυσικών και ρυθμιστικών μέτρων για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και της επιτάχυνσης αυτών.	
<u>Απρόσκοπτη κινητικότητα</u>	Μέτρα για τη βελτίωση της πρόσβασιμότητας των υφιστάμενων συστημάτων όπτικής καθοδήγησης και μέτρων για την συμπλήρωση των συστημάτων όπτικής καθοδήγησης με πληροφορίες αφής ή/και ήχου.	
Εκπαίδευση των παιδιών στα σχολεία σχετικά με την οδική ασφάλεια	Εφαρμογή υποχρεωτικής εκπαίδευσης σχετικά με την οδική ασφάλεια	
Βελτίωση κυκλοφοριακής κατάστασης κοντά σε σχολεία	Ζώνες κυκλοφοριακής συμμόρφωσης κοντά σε σχολεία /απαγόρευση αυτοκινήτων σε απόσταση 500 μέτρων από σχολεία.	
Προτεραιότητα στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου κατά τη διάρκεια της συντήρησής του	Εξασφάλιση προτεραιότητας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου κατά το κλείσιμο ενός δρόμου για συντήρηση.	
Ασφαλείς οριοθετημένοι δρόμοι για ποδηλάτες και πεζούς	Εξασφάλιση δρόμων με επαρκές πλάτος, λείο οδόστρωμα και σωστή συντήρηση του οδικού δικτύου κατά τη διάρκεια του χειμώνα.	
Αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας μέσω ολοκληρωμένου συστήματος ορίων ταχύτητας	Κατανοητά και επαρκώς αιτιολογημένα σχέδια ταχύτητας για βέλτιστη συμμόρφωση.	

5. Διαχείριση κυκλοφορίας (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Συμβατικές πινακίδες σήμανσης</u>	Κατακόρυφη σήμανση - διάφοροι τύποι κατακόρυφων πινακίδων με κείμενο ή γραφικές εικόνες, οδική σήμανση προς ενημέρωση, ρύθμιση ή προειδοποιητικές οδικές σήμανσεις - που παρέχονται για τη διοχέτευση της κυκλοφορίας και για τη μεταφορά προειδοποιήσεων, κανονιστικών απαιτήσεων ή βασικών πληροφοριών. Διάφορες οδικές σήμανσεις - συμπεριλαμβανομένων οδικών σημάτων, προσωρινών πινακίδων και φωτών που παρέχονται ως πρόσθετη προειδοποίηση σε περιπτώσεις επικίνδυνων εκποδίων.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>
<u>Διαχείριση κυκλοφορίας συμβατικών οχημάτων</u>	Η διαχείριση κυκλοφορίας συμβατικών οχημάτων περιλαμβάνει μέτρα σχεδιασμένα να επηρεάζουν την κυκλοφορία σε ένα δίκτυο. Τα μέτρα περιλαμβάνουν τους περιορισμούς των διαδρομών και τους περιορισμούς του δικαιώματος διέλευσης που χρησιμοποιούνται για την αλλαγή της κατεύθυνσης και της κίνησης της κυκλοφορίας, καθώς και για τους σταθμούς στάθμευσης (και τους περιορισμούς στάθμευσης) που επιτρέπουν την απρόσκοπτη κίνηση των οδών.	
<u>Έλεγχος αστικής κυκλοφορίας</u>	Τα συστήματα αστικής κυκλοφορίας (ΣΑΚ) είναι μια εξειδικευμένη μορφή διαχείρισης της κυκλοφορίας που ενσωματώνει και συντονίζει τον έλεγχο των σημάτων κυκλοφορίας σε μια ευρεία περιοχή προκειμένου να ελέγξει τις ροές κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο.	
<u>Πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων</u>	Οι πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (ΠΜΜ) είναι ψηφιακά οδικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την ενημέρωση των οδηγών αυτοκινήτων σχετικά με συγκεκριμένα προσωρινά γεγονότα και συνθήκες κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο.	<u>Εφαρμογή της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές</u>
<u>Ευφυή συστήματα κινητικότητας</u>	Τα ευφυή συστήματα κινητικότητας καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα εφαρμογών τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών για τη μεταφορά. Αυτές περιλαμβάνουν τεχνικές διαχείρισης και ελέγχου της κυκλοφορίας, πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο για τους χρήστες, συστήματα διαχείρισης δημόσιων και εμπορευματικών μεταφορών, προηγμένα συστήματα ασφαλείας, συστήματα έκτακτης ανάγκης και αντιμετώπισης καταστροφών καθώς και ηλεκτρονικά συστήματα πληρωμών.	
Κέντρο συντονισμού κινητικότητας	Μια πλατφόρμα αφιερωμένη στην παροχή πληροφοριών και την πραγματογνωμοσύνη	<u>Διαχείριση κινητικότητας</u>

6. Φόροι και τέλη

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΟΤΗΤΑΣ
<u>Σύστημα ναύλων</u>	Ένα σύστημα ναύλων περιλαμβάνει το πλήρες φάσμα των μέτρων πολιτικής για τους ναύλους, πέραν της γενικής αύξησης ή μείωσης του ναύλου. Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν: τη διαφοροποίηση της τιμής βάσει γεωγραφικών κριτηρίων, την ώρα της ημέρας, την κανονικότητα της χρήσης και τον σκοπό του ταξιδιού· μέσω έκδοσης εισιτηρίων, παραχωρήσεων και την τεχνολογία των έξυπνων καρτών.	
<u>Φόρος επί των καυσίμων</u>	Στις περισσότερες χώρες, οι φόροι επί των καυσίμων επιβάλλονται στην αγορά καυσίμων. Η επιβολή φόρου στην κατανάλωση καυσίμων όχι μόνο αυξάνει τα έσοδα, αλλά είναι επίσης ένα σχετικά συγκυριακό μέσο χρέωσης για τη χρήση του οδικού δικτύου.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>
<u>Φόρος ιδιοκτησίας οχήματος</u>	Η φορολογία ιδιοκτησίας οχήματος (έμμεσος φόρος) έχει δύο βασικούς σκοπούς. Πρώτον, παράγει έσοδα - σπάνια υπάρχει δεσμευτική σχέση χορήγησης μεταξύ του φόρου και της ενισχύσεως. Δεύτερον, ρυθμίζει τον αριθμό των οχημάτων υπό ιδιοκτησία και ενδεχομένως την ηλικία του αποθέματος οχημάτων για την επίτευξη περιβαλλοντικών σκοπών.	

7. Σχεδιασμός μετακινήσεων βάσει ιστότοπου (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΟΤΗΤΑΣ
<u>Εταιρικό σχέδιο κινητικότητας</u>	Ένα εταιρικό σχέδιο κινητικότητας (ΕΣΚ) είναι μια «στρατηγική ενός οργανισμού να μειώσει τις επιπτώσεις του στις μεταφορές και να επηρεάσει τη νοοτροπία των εργαζομένων, των προμηθευτών, των επισκεπτών και των πελατών του όσον αφορά τις μετακινήσεις» (Rye, 2002). Πολύ συχνά, το σχέδιο κινητικότητας επικεντρώνεται στη νοοτροπία των εργαζομένων σχετικά με τις μετακινήσεις.	<u>Διαχείριση Κινητικότητας</u>
<u>Σχολικής κινητικότητας</u>	Το σχέδιο σχολικής κινητικότητας ή η διαχείριση της κινητικότητας των σχολείων (ΔΚΧ) συνίστανται από μια ολόκληρη σειρά μέτρων που στοχεύουν πρωτίστως στην αλλαγή της νοοτροπίας των μαθητών και των γονέων όσον αφορά τις μετακινήσεις από και προς το σχολείο - μειώνοντας κατά κύριο λόγο τη μετακίνηση με αυτοκίνητο.	
<u>Λεωφορείο πεζών</u>	Το Λεωφορείο πεζών ενθαρρύνει τα παιδιά να περπατούν σε ομάδες από και προς τα νηπιαγωγεία/δημοτικά σχολεία.	<u>Ασφάλεια και προστασία</u>
<u>Λεωφορείο ποδηλατών</u>	Το Λεωφορείο ποδηλατών ενθαρρύνει τα παιδιά να κάνουν ποδηλασία σε ομάδες από και προς το σχολείο (μερικές φορές και νηπιαγωγείο). Συνήθως τα μικρά παιδιά συνοδεύονται από ενήλικες. Το μέτρο αυτό προσφέρει προπόνηση/εκμάθηση ποδηλασίας καθώς, ειδικά για τους μικρούς μαθητές σχολείων, η οδική ασφάλεια διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην απόφαση περί ποδηλασίας. Η εκμάθηση ποδηλασίας μπορεί να προσφερθεί και σε άλλα άτομα, όπως σε οικογένειες ή σε εργαζόμενους σε επιλεγμένες εταιρείες.	<u>Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα</u>
Διερεύνηση σχολικών διαδρομών	Εξέταση των σχολικών διαδρομών για την εξεύρεση πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων και την ιεράρχηση των μέτρων	<u>Ασφάλεια και προστασία</u>

8. Ανακατανομή του οδικού χώρου (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΟΤΗΤΑΣ
<u>Λωρίδες οχημάτων υψηλής πληρότητας</u>	Οι λωρίδες οχημάτων υψηλής πληρότητας (ΛΟΥΠ) είναι σχεδιασμένες για να αποθαρρύνουν τη χρήση αυτοκινήτων μονής ή χαμηλής πληρότητας, δίνοντας προτεραιότητα σε οχήματα που υπερβαίνουν τον ελάχιστο αριθμό επιβατών (συνήθως δύο ή τρεις) καθώς και σε λεωφορεία.	<u>Μαζικές επιβατικές μεταφορές</u>
<u>Κατασκευή νέων οδών</u>	Η οδοποιία έχει τον απλό στόχο να παρέχει πρόσβαση σε περιοχές που δεν ήταν προσιτές μέσω μηχανοκίνητου οχήματος, μειώνοντας τον όγκο κυκλοφορίας σε μια περιοχή και μεταφέροντάς τον σε άλλη ή αυξάνοντας τη χωρητικότητα.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>
Περιορισμός προσβασιμότητας για αυτοκίνητα σε συγκεκριμένους δρόμους	Περιορισμός προσβασιμότητας για αυτοκίνητα σε συγκεκριμένους δρόμους	

9. Βελτίωση δημοσίων μέσων μεταφοράς (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<u>Συστήματα διαχείρισης στόλου λεωφορείων</u>	Ένα σύστημα διαχείρισης στόλου λεωφορείων χρησιμοποιεί πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τη θέση και την απόδοση του λεωφορείου για να εξασφαλίσει ότι τα δρομολόγια εξελίσσονται σύμφωνα με το προβλεπόμενο χρονοδιάγραμμα.	
<u>Προτεραιότητες λεωφορείων</u>	Για να καταστούν οι χρόνοι ταξιδιού των λεωφορείων ανταγωνιστικοί με τους χρόνους ταξιδιού του οχήματος, πρέπει να εφαρμοστεί επιλεκτικά μια σειρά από παρεμβάσεις προτεραιότητας στις υπηρεσίες λεωφορείων.	
<u>Κανονιστικό πλαίσιο λεωφορείων</u>	Η ρύθμιση της υπηρεσίας των λεωφορείων σχετίζεται με τη διακυβέρνηση στην οποία οι αρχές μεταφορών είτε προσφέρουν δικαιοχρησία για την παροχή υπηρεσιών λεωφορείων σε ιδιωτικούς παρόχους είτε οργανώνουν εταιρικές σχέσεις σε καταστατική ή εθελοντική βάση.	
<u>Επίπεδα ναύλων</u>	Οι ναύλοι μπορούν να περιγραφούν ως το χρηματικό τέλος για τη μετακίνηση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, π.χ. η τιμή ενός εισιτηρίου τρένου ή λεωφορείου. Τα επίπεδα ναύλων μπορούν να επηρεαστούν από τις επιδοτήσεις που παρέχονται (ή από τους φόρους που εισπράττονται) από τις εθνικές ή τοπικές αρχές.	
<u>Μειωμένοι ναύλοι</u>	Οι μειωμένοι ναύλοι προσφέρουν σε ορισμένες πληθυσμιακές ομάδες τη δυνατότητα να μετακινούνται με τα μέσα μαζικής μεταφοράς με μειωμένο ναύλο, το οποίο σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να σημαίνει δωρεάν ταξίδια.	
<u>Γενικές βελτιώσεις για την προσβασιμότητα</u>	Το μέτρο αυτό αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών των δημόσιων συγκοινωνιών (ΔΣ) με την αύξηση των επιπέδων προσβασιμότητας, η οποία περιλαμβάνει αυξημένη ταχύτητα υπηρεσίας, αυξημένη συχνότητα, εξυπηρέτηση, άνεση, λογικό κόστος και εύκολη πρόσβαση όλων των ατόμων (σχεδιασμός απρόσκοπτης κινητικότητας για άτομα με σωματικές ή διανοητικές αναπηρίες).	<u>Μαζικές επιβατικές μεταφορές</u>
<u>Εργατικά εισιτήρια για τα δημόσια μέσα μεταφοράς / μειωμένα εποχικά εισιτήρια</u>	Τα εργατικά εισιτήρια είναι μηνιαία ή ετήσια εποχικά εισιτήρια, που αγοράζονται από μία ένωση μεταφορών από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς για τους υπαλλήλους τους.	
<u>«Κατά παραγγελία» υπηρεσίες δημόσιας μεταφοράς</u>	Γνωστές και ως: μεταφορές "κατά παραγγελία". Οι δημόσιες συγκοινωνίες κατά παραγγελία θεωρούνται ως μια μορφή δημόσιων μεταφορών με γνώμονα το χρήστη, χαρακτηριζόμενη από ευέλικτη δρομολόγηση και προγραμματισμό μικρού/μεσαίου μεγέθους οχημάτων που βασίζονται σε κοινές διαδρομές μεταξύ θέσεων παραλαβής και αποβίβασης.	
<u>Αναδιοργάνωση των δρομολογίων των μέσων μαζικής μεταφοράς</u>	Η αναδιοργάνωση των δρομολογίων των μέσων μαζικής μεταφοράς αποσκοπεί στη βελτιστοποίηση των δημοσίων μεταφορών και την αύξηση της χρήσης τους προσαρμόζοντας τα δρομολόγια ώστε να ανταποκρίνονται καλύτερα στον τρόπο ζωής των επιβατών και στα πρότυπα κινητικότητας τους.	
<u>Ειδικές προσφορές εισιτηρίων για μαθητές</u>	Τα ειδικά εισιτήρια για μαθητές είναι συχνά εισιτήρια χαμηλής τιμής που αγοράζονται προσκομίζοντας σχολική βεβαίωση	
Καθαρά και αθόρυβα οχήματα στις μαζικές επιβατικές μεταφορές	Καθαρά και αθόρυβα οχήματα στις μαζικές επιβατικές μεταφορές	<u>Καθαρά καύσιμα και οχήματα</u>
Βελτίωση τοπικών μαζικών επιβατικών μεταφορών με διακριτές διαδρομές και στάσεις	Βελτίωση τοπικών μαζικών επιβατικών μεταφορών με διακριτές διαδρομές και στάσεις	
Αύξηση προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή άτομα με αναπηρίες	Αύξηση προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή άτομα με αναπηρίες στο πλαίσιο των μαζικών επιβατικών μεταφορών μέσω ραμπών πρόσβασης και απτικών περιοχών	
Μειωμένη τιμή εισιτηρίου για τους νέους	Μειωμένη τιμή εισιτηρίου για τους νέους	<u>Μαζικές επιβατικές μεταφορές</u>
Μειωμένες τιμές ή δωρεάν πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς	Μειωμένες τιμές ή δωρεάν πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς	
Συντήρηση οδικού δικτύου στις στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς	Συντήρηση οδικού δικτύου στις στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς	
Βιώσιμες επιλογές για ταξίδια αναψυχής/τουρισμό	Βιώσιμες επιλογές για ταξίδια αναψυχής/τουρισμό	
Δοκιμαστικές περιόδους με μειωμένο κόστος για νέους χρήστες	Δοκιμαστικές περιόδους με μειωμένο κόστος για νέους χρήστες	<u>Διαχείριση κινητικότητας</u>

10. Εξατομικευμένος σχεδιασμός ταξιδιού (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Ευέλικτο ωράριο εργασίας</u>	Το ευέλικτο ωράριο εργασίας αναφέρεται στην πρακτική των εργοδωτών να επιτρέπουν στους υπαλλήλους να διαμορφώνουν το πρόγραμμά τους.	
<u>Εξατομικευμένος σχεδιασμός ταξιδιού</u>	Ο εξατομικευμένος σχεδιασμός ταξιδιού αναφέρεται σε άτομα (συνήθως σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή) τα οποία παρέχουν πληροφορίες για εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (εκτός του αυτοκινήτου) για τα ταξίδια που πραγματοποιούν και ενθαρρύνουν τη χρήση αυτών των εναλλακτικών λύσεων.	
<u>Τηλεπικοινωνίες</u>	Η τηλεργασία αναφέρεται γενικά σε μια επίσημη συμφωνία μεταξύ των εργαζομένων και των εργοδωτών τους όσον αφορά τη διεξαγωγή εργασίας στο σπίτι ή σε απομακρυσμένο χώρο εργασίας (περιφερειακό γραφείο ή κέντρο υποδοχής που είναι διαθέσιμο σε όλους) σε αντίθεση με τον κύριο χώρο εργασίας.	
<u>Σύμβουλος Κινητικότητας/ Διαχείριση Κινητικότητας</u>	Ένας Σύμβουλος Κινητικότητας είναι ένα πρόσωπο που παρέχει είτε εξατομικευμένες ταξιδιωτικές πληροφορίες, αναλαμβάνοντας οργανωτικά καθήκοντα στον τομέα της κινητικότητας είτε αναπτύσσει Σχέδια Κινητικότητας (ταξιδιωτικό προγραμματισμό)	<u>Διαχείριση κινητικότητας</u>
<u>Εκπαίδευση σχετικά με την κινητικότητα</u>	Τα σχολεία μπορούν να συμβάλουν στη μείωση της χρήσης αυτοκινήτων δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στην εκπαίδευση κινητικότητας και όχι στην απλή κυκλοφοριακή εκπαίδευση. Η εκπαίδευση για την κινητικότητα θα πρέπει να ενημερώσει τους νέους για τις δυνατότητες των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και να τους μάθει πώς να τις χρησιμοποιούν.	
<u>Εξατομικευμένη υποστήριξη ταξιδιωτών (EYT)</u>	Η εξατομικευμένη υποστήριξη ταξιδιωτών (EYT) στοχεύει στην υποστήριξη της αλλαγής της συμπεριφοράς των επιβατών ή των επιβατών που μετακινούνται σε ομάδες. Συχνά, οι συμμετέχοντες του EYT καταγράφουν τις λεπτομέρειες των μετακινήσεων τους όσον αφορά το χρόνο, τους προορισμούς, τους τρόπους και τον σκοπό. Στη συνέχεια, αυτά θα συζητηθούν με έναν ταξιδιωτικό σύμβουλο, ο οποίος θα επεξεργαστεί τρόπους για να ικανοποιήσει την ταξιδιωτική απαίτηση των συμμετεχόντων όσον αφορά εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς.	
<u>Τηλεργασία</u>	Η τηλεργασία είναι ένας γενικός όρος για τη χρήση τηλεπικοινωνιών όπως τηλέφωνο, τηλεομοιοτυπία, ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, ιστοσελίδες ή τηλεδιασκέψεις που αντικαθιστούν τη φυσική μετακίνηση του εργαζόμενου.	
Πλατφόρμα για την κινητικότητα ως υπηρεσία	Καθαρά και αθόρυβα οχήματα στις μαζικές επιβατικές μεταφορές	<u>Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα</u>

11. Στάθμευση (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Στάθμευση & αποθήκευση ποδηλάτων</u>	Η στάθμευση και η αποθήκευση ποδηλάτων εντός των πόλεων θα πρέπει να περιλαμβάνει την παροχή: μη προστατευμένου αλλά ασφαλούς χώρου στάθμευσης κοντά σε καταστήματα και υπηρεσίες, το οποίο έχει χαμηλό κόστος υλοποίησης. Θα υπάρχουν κλειδαριές φύλαξης ποδηλάτων και χώροι στάθμευσης με επιτήρηση που παρέχουν επιλογές μακροπρόθεσμης αποθήκευσης και καλύτερη προστασία από τα καιρικά φαινόμενα αλλά και από την κλοπή.	
<u>Θέσεις σταθμεύσεως αυτοκινήτων εκτός δημοσίων οδών</u>	Πρόκειται για ειδικές εγκαταστάσεις (πολυώροφες) ή μια περιοχή που προορίζεται για στάθμευση. Η παροχή αυτή έχει σημαντικό αντίκτυπο στη χρήση του αυτοκινήτου.	
<u>Κανονισμοί στάθμευσης</u>	Συχνά, ο αριθμός των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης δεν είναι αρκετός για να ικανοποιήσει τις ανάγκες των φορτηγών μεταφοράς. Οι μεταφορικές εταιρείες αναγκάζονται να διπλοπαρκάρουν, καθώς η ζήτηση για στάθμευση υπερβαίνει τη γραμμική χωρητικότητα των δρόμων. Η παροχή χώρων φόρτωσης/εκφόρτωσης είναι μια κοινή τοπική πολιτική για την οργάνωση εργασιών παράδοσης μέχρι το «τελευταίο χιλιόμετρο». Η έλλειψη χώρων παράδοσης μετατοπίζει τις διαδικασίες παράδοσης στις λωρίδες κυκλοφορίας ή στα πεζοδρόμια και οδηγεί σε συμφόρηση και δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις για άλλους χρήστες του δρόμου.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>
<u>Χρεώσεις στάθμευσης</u>	Οι χρεώσεις στάθμευσης είναι τα οικονομικά τέλη που καταβάλλονται από τους οδηγούς αυτοκινήτων για τη χρήση χώρων στάθμευσης, είτε σε αποκλειστικούς χώρους στάθμευσης είτε σε αναγνωρισμένους σταθμούς στάθμευσης δρόμων.	
<u>Έλεγχοι χώρων στάθμευσης</u>	Οι έλεγχοι χώρων στάθμευσης ισχύουν για τη στάθμευση είτε σε δημόσιες οδούς είτε όχι (πολυώροφες εγκαταστάσεις, ισόγειο και υπόγειο), αν και ο τρόπος ελέγχου θα ποικίλει ανάλογα με τον τύπο χώρου στάθμευσης.	
<u>Πρότυπα στάθμευσης</u>	Τα πρότυπα στάθμευσης είναι οι κανόνες που σχετίζονται με το χώρο στάθμευσης που απαιτείται ή επιτρέπεται για νέες εξελίξεις όλων των τύπων στο πλαίσιο του χωροταξικού σχεδιασμού.	
<u>Χρεώσεις ιδιωτικών χώρων στάθμευσης</u>	Οι ιδιωτικές χρεώσεις στάθμευσης επιβάλλονται κατά κύριο λόγο από τις τοπικές αρχές σε υφιστάμενες ή μελλοντικές μη οικιστικές εξελίξεις, π.χ. Κτίρια γραφείων. Είναι σχεδιασμένα να βοηθούν στην καταστολή της ζήτησης για στάθμευση αυτοκινήτων και συνεπώς στα επίπεδα κυκλοφορίας, ιδίως σε αστικά κέντρα όπου η μετακίνηση προς τους χώρους εργασίας συνεισφέρει σημαντικά στη συμφόρηση.	
<u>Συστήματα καθοδήγησης στάθμευσης</u>	Τα συστήματα καθοδήγησης και πληροφοριών στάθμευσης (ΚΠΣ) χρησιμοποιούν ενδείξεις μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) για να παρέχουν στους οδηγούς πληροφορίες σχετικά με τη θέση και τη διαθεσιμότητα χώρων σε χώρους στάθμευσης.	<u>Εφαρμογή της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές</u>

<u>Διαχείριση χώρων στάθμευσης</u>	Ο όρος «διαχείριση στάθμευσης» αναφέρεται στη διαδικασία ελέγχου του αριθμού, του κόστους ή/και της πρόσβασης σε χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων σε μια τοποθεσία.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της Ζήτησης</u>
<u>Διαχείριση στάθμευσης συγκεκριμένου χώρου</u>	Ο όρος «διαχείριση στάθμευσης» αναφέρεται στη διαδικασία ελέγχου του αριθμού, του κόστους ή/και της πρόσβασης σε χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων σε μια τοποθεσία.	
Χρήση των χώρων στάθμευσης από κοινού: εργαζόμενοι 09:00-17:00 και κάτοικοι 17:00-09:00	Χρήση των χώρων στάθμευσης από κοινού: εργαζόμενοι 09:00-17:00 και κάτοικοι 17:00-09:00, το οποίο είναι περισσότερο εφικτό σε οικισμούς μικτής χρήσης	

12. Νέα συστήματα δημόσιας κινητικότητας (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Συστήματα «γρήγορης μεταβίβασης σε λεωφορεία»</u>	Το σύστημα «γρήγορης μεταβίβασης σε λεωφορεία» είναι δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία που προσφέρει πιο γρήγορο, πιο αξιόπιστο και πιο άνετο ταξίδι για τους επιβάτες σε σύγκριση με τις συμβατικές υπηρεσίες λεωφορείων.	<u>Μαζικές επιβατικές μεταφορές</u>
<u>Υπηρεσίες λεωφορείων</u>	Οι υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών αφορούν το σύνολο των υπηρεσιών μεταφορών που είναι διαθέσιμες στο κοινό, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών "κατά παραγγελία", των λεωφορείων, των τραμ, των ελαφρών σιδηροδρόμων, των σταθμών μετρό και των σιδηροδρομικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων.	
<u>Νέες σιδηροδρομικές υπηρεσίες</u>	Οι νέες σιδηροδρομικές υπηρεσίες σε υφιστάμενες γραμμές μπορούν να προσφέρουν νέες ευκαιρίες για ταξιδιώτες ή βελτιωμένες ευκαιρίες για ταξίδια παρέχοντας περισσότερες άμεσες υπηρεσίες και μειώνοντας έτσι το γενικευμένο κόστος ταξιδιού.	
<u>Νέες σιδηροδρομικές γραμμές</u>	Οι νέοι σιδηροδρομικοί σταθμοί αναφέρονται σε νέους σιδηροδρομικούς σταθμούς σε υφιστάμενες συμβατικές σιδηροδρομικές γραμμές που παρέχουν νέες θέσεις για επιβίβαση και αποβίβαση από τρένα και, ως εκ τούτου, αύξηση της γεωγραφικής προσβασιμότητας του σιδηροδρομικού δικτύου.	
<u>Τερματικοί σταθμοί & κόμβοι</u>	Ένας τερματικός σταθμός ή κόμβος είναι σχεδιασμένος έτσι ώστε να βελτιώσει τους χρόνους μετακινήσεων από πόρτα σε πόρτα περιλαμβάνοντας δημόσιες μεταφορές και επιτρέποντας ευκολότερη μετακίνηση μεταξύ διαφορετικών υπηρεσιών εντός ενός κτιρίου.	
<u>Τραμ και ελαφρύς σιδηρόδρομος</u>	Το τραμ και ο ελαφρύς σιδηρόδρομος μοιράζονται πολλά χαρακτηριστικά με το δίκτυο βαρέων σιδηροδρόμων, όπως το μετρό και ο προαστιακός σιδηρόδρομος, αλλά λειτουργούν με χαμηλότερη χωρητικότητα.	
<u>Σχολικό λεωφορείο</u>	Ένα σχολικό λεωφορείο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά παιδιών και εφήβων από και προς το σχολείο και σχολικές εκδηλώσεις.	

13. Νέα πρότυπα χρήσης αυτοκινήτου (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Λέσχες αυτοκινήτων</u>	Οι λέσχες αυτοκινήτων είναι συνήθως οργανωμένα συστήματα, στα οποία μπορούν να ενταχθούν οι πολίτες προκειμένου να αποκτήσουν πρόσβαση σε ένα όχημα για σύντομες χρονικές περιόδους.	<u>Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα</u>
<u>Κοινοχρησία αυτοκινήτου</u>	Η έννοια της κοινοχρησίας αυτοκινήτου δεν είναι καινούργια, αλλά υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των τρόπων ανάπτυξης του συστήματος αυτού σε διάφορες χώρες. Η ανομοιογένεια περιλαμβάνει διαφορές στην ορολογία. Σε γενικές γραμμές, η κοινοχρησία αυτοκινήτου μπορεί να οριστεί ως οποιαδήποτε διαδικασία που διευκολύνει έναν οδηγό αυτοκινήτου που μεταφέρει στον προορισμό του ένα άλλο άτομο. Αυτό μπορεί να σημαίνει την ανεπίσημη μεταφορά μεταξύ φίλων και εντός της οικογένειας αλλά και ένα τυπικά οργανωμένο πρόγραμμα μετακινήσεων για μεταφορά από και προς την εργασία. Η κοινοχρησία αυτοκινήτου - ride sharing (ευρωπαϊκό όρος) σημαίνει ότι πάω κάποιον κάπου με το αυτοκίνητο. Στη Βόρεια Αμερική είναι γνωστός με τον όρο carpooling και με τον όρο car sharing στο Ηνωμένο Βασίλειο. Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η κοινοχρησία αυτοκινήτου είναι ο όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει την κατάσταση κατά την οποία μια εταιρεία κατέχει ένα ή περισσότερα οχήματα προς χρήση από τους υπαλλήλους της για δραστηριότητες της επιχείρησης όταν αυτό είναι απαραίτητο.	
<u>Συνεπιβατισμός</u>	Ο συνεπιβατισμός είναι όταν δύο ή περισσότερα άτομα μοιράζονται το ίδιο ταξίδι και χρησιμοποιούν το ιδιωτικό αυτοκίνητο ενός εκ των δύο επιβατών (στο Ηνωμένο Βασίλειο αυτό ονομάζεται Car Sharing).	
<u>Κοινή χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων</u>	Η κοινή χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων είναι μια υπηρεσία κινητικότητας όπου πολίτες πληρώνουν για να χρησιμοποιούν ένα αυτοκίνητο ανά ώρα/ημέρα και το αυτοκίνητο ανήκει σε μια μεμονωμένη εταιρεία που διαχειρίζεται το σύστημα σε εμπορική βάση. Κανονικά τα αυτοκίνητα δεν βρίσκονται σε μια κεντρική αποθήκη, αλλά διασκορπίζονται σε ολόκληρη την πόλη ή ακόμα και σε αρκετές πόλεις.	
<u>Κοινή χρήση βαν</u>	Η κοινή χρήση βαν συμβαίνει όταν οι υπάλληλοι ενός ομίλου διαχειρίζονται ένα μικρό λεωφορείο από και προς την εργασία τους, μοιράζοντας το κόστος του οχήματος και των λειτουργιών του. Μερικές φορές η συμφωνία αυτή επιδοτείται από τον εργοδότη. Επίσης, μπορεί να οργανωθεί από ένα τρίτο πρόσωπο και όχι από τους υπαλλήλους.	

14. Προώθηση και επιβράβευση (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΟΤΗΤΑΣ
<u>Προωθητικές ενέργειες</u>	Μέσω των προωθητικών ενεργειών εξετάζονται αρκετά διαφορετικά εργαλεία προώθησης, που κυμαίνονται από πολύ παραδοσιακά εργαλεία όπως φυλλάδια, ενημερωτικά δελτία έως πιο προοδευτικά εργαλεία όπως το Facebook, το YouTube κ.λπ.	<u>Διαχείριση κινητικότητας</u>
<u>Πληθοπορισμός</u>	Ο πληθοπορισμός μπορεί να λειτουργήσει με δύο διαφορετικούς τρόπους. Το πρώτο είναι μέσω της παθητικής/εν μέρει παθητικής συλλογής πληροφοριών με συσκευές με δυνατότητα Web 2.0, όπως τα έξυπνα τηλέφωνα που μεταφέρονται από ταξιδιώτες σε υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών ή σε αυτοκίνητα στο οδικό δίκτυο. Αυτό μπορεί να εμπλουτιστεί ζητώντας από το κοινό να παράσχει συμπληρωματικές πληροφορίες όπως τον τρόπο με τον οποίο ταξιδεύουν και αν πρόκειται για μέσο δημόσιας μεταφοράς ποιος είναι ο αριθμός υπηρεσίας.	<u>Συμμετοχή των πολιτών</u>
<u>Διαφήμιση & άλλες προωθητικές ενέργειες</u>	Ο πυρήνας της ιδέας είναι η ενθάρρυνση της εθελοντικής αλλαγής συμπεριφοράς μέσω της ευαισθητοποίησης και της προώθησης εναλλακτικών λύσεων μεταφοράς εκτός του αυτοκινήτου.	
<u>Εκστρατεία ευαισθητοποίησης του επιβατικού κοινού & λοιπές εκδηλώσεις</u>	Τα μέσα μαζικής ενημέρωσης αποσκοπούν στη βελτίωση της κατανόησης από το κοινό των προβλημάτων που προκαλούνται από την αύξηση της κυκλοφορίας και του αντίκτυπου της συμπεριφοράς στις μετακινήσεις, καθώς και στη διάδοση των δυνατοτήτων για την επίλυση αυτών των προβλημάτων, συμπεριλαμβανομένης της αλλαγής της συμπεριφοράς του επιβατικού κοινού. Υπάρχουν διάφοροι τύποι εκστρατειών ευαισθητοποίησης του επιβατικού κοινού, συμπεριλαμβανομένων ετήσιων εκδηλώσεων	<u>Διαχείριση κινητικότητας</u>
Εκστρατεία για τη χρήση του κράνου	Μειωμένη τιμή κράνους/δωρεάν κράνος μαζί με πληροφορίες για την οδική ασφάλεια	
Διαφήμιση-MM και εκπτώσεις για τους αρχάριους	Διαφήμιση-MM και εκπτώσεις για τους αρχάριους	

15. Χωροταξικός σχεδιασμός

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΟΤΗΤΑΣ
<u>Συνεισφορά κατασκευαστή</u>	Οι συνεισφορές των κατασκευαστών στην υποδομή περιλαμβάνουν έναν κατασκευαστή που παρέχει μια πληρωμή (ή εισφορά) για την υποστήριξη υποδομών στην περιοχή υπό ανάπτυξη.	<u>Συμμετοχή των πολιτών</u>
<u>Υψηλή ανάπτυξη και ενοποίηση ανάπτυξης</u>	Η υψηλότερη ανάπτυξη ενδέχεται να ενθαρρύνει μικρότερες διαδρομές και, συνεπώς το περπάτημα και τη ποδηλασία. Επίσης, μπορεί να συμβάλλει στη βελτίωση της βιωσιμότητας των δημόσιων μεταφορών. Με παρόμοιο τρόπο, ένας καλύτερος συνδυασμός ανάπτυξης μπορεί να βελτιώσει την προσβασιμότητα και, ως εκ τούτου, να μειώσει την ανάγκη για μετακινήσεις.	
<u>Χρήση της γης</u>	Βελτίωση των συνθηκών των δημοσίων συγκοινωνιών	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>
Βιώσιμες μεταφορές στο χωροταξικό σχεδιασμό	Βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και διευκόλυνση των πολιτών να ταξιδεύουν περισσότερο με εναλλακτικούς τρόπους. Αύξηση της ζήτησης των μέσων μαζικής μεταφοράς, ενθαρρύνοντας κυρίως την αποφυγή της χρήσης αυτοκινήτου.	

16. Ενσωμάτωση τρόπων (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΟΤΗΤΑΣ
<u>Στάθμευση & μετεπιβίβαση</u>	Η στάθμευση και μετεπιβίβαση είναι μια μορφή ολοκληρωμένης μεταφοράς που επιτρέπει στους χρήστες των ιδιωτικών μεταφορών να σταθμεύουν τα οχήματά τους σε ένα χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων και να μεταβαίνουν στο κέντρο της πόλης χρησιμοποιώντας ένα μέσο μαζικής μεταφοράς.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>
<u>Ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων</u>	Το ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων επιτρέπει σε έναν επιβάτη να μεταβαίνει σε διαφορετικά μέσα μαζικής μεταφοράς χρησιμοποιώντας ένα ενιαίο εισιτήριο για όλο το ταξίδι του.	
<u>Σύστημα ενιαίων τιμών</u>	Το μέτρο αυτό επιτρέπει στους επιβάτες να χρησιμοποιούν ένα ενιαίο εισιτήριο για διάφορες υπηρεσίες, π.χ. όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς εντός μίας πόλης ή μιας περιοχής, ή να χρησιμοποιούν ένα εισιτήριο εισόδου για μια αθλητική διοργάνωση ως εισιτήριο για τα μέσα μαζικής μεταφοράς.	<u>Εφαρμογή της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές</u>
<u>Μεταφορές «κατά παραγγελία»</u>	Οι μεταφορές «κατά παραγγελία» είναι ένα ενδιάμεσο μέσο μεταφοράς, ένας συνδυασμός λεωφορείου και ταξί και καλύπτει ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών μεταφορών, που κυμαίνονται από λιγότερο τυπικές κοινοτικές μεταφορές έως και μεταφορές εντός ενός ολόκληρου δικτύου.	<u>Μαζικές επιβατικές μεταφορές</u>
Σχέδιο για πολυτροπικές μετακινήσεις, μετάβαση από λεωφορείο σε ποδήλατο κ.λπ.	Σχέδιο για πολυτροπικές μετακινήσεις, μετάβαση από λεωφορείο σε ποδήλατο κ.λπ.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>

17. Ενσωμάτωση πολεοδομικού σχεδίου (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<u>Κοινός χώρος, εφαρμογή μέτρου στη Μαδρίτη</u>	Απελευθέρωση της πόλης από τα αυτοκίνητα	<u>Στρατηγική διαχείρισης της Ζήτησης</u>
Λύσεις κοινού χώρου	Ελαχιστοποίηση διαχωρισμού μεταξύ ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και των οχημάτων.	

18. e-ticketing (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Αγορά εισιτηρίου για μέσα μαζικής μεταφοράς μέσω εφαρμογής κ.λπ.	Αγορά εισιτηρίου για μέσα μαζικής μεταφοράς μέσω εφαρμογής προς αύξηση της προσβασιμότητας	<u>Εφαρμογή της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές</u>

19. Περιβαλλοντικές ζώνες (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<u>Ζώνες κοντά σε σχολεία όπου απαγορεύεται η διέλευση αυτοκινήτων</u>	Για παράδειγμα: ζώνες όπου απαγορεύονται τα αυτοκίνητα εντός 500 μέτρων γύρω από σχολεία	<u>Στρατηγική διαχείρισης της Ζήτησης</u>
<u>Ζώνες χαμηλών εκπομπών</u>	Οι ζώνες χαμηλών εκπομπών (ΖΧΕ) είναι περιοχές όπου η πρόσβαση οχημάτων περιορίζεται σε εκείνα με χαμηλές εκπομπές ρύπων. Τείνουν να επικεντρώνονται στα κέντρα των πόλεων, όπου η χρήση γης είναι πυκνή, η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι έντονη και ο αριθμός του εκτιθέμενου πληθυσμού υψηλός.	

20. Ηλεκτρικά οχήματα και οχήματα με στήλες καυσίμου (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα διαθέτουν τον πλησιέστερο χώρο στάθμευσης	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε βιομηχανικές περιοχές καθώς και σε κέντρα πόλεων	<u>Καθαρά καύσιμα και οχήματα</u>
Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	

21. Υποδομές ποδηλασίας (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<u>Ποδηλατικά δίκτυα</u>	Ένα Ποδηλατικό Δίκτυο παρέχει το πλαίσιο για μια σειρά παρεμβάσεων και βελτιώσεων υποδομών ποδηλασίας που καλύπτουν μια δεδομένη περιοχή ή πόλη και μπορεί να ενσωματώνει: ένα δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών με διαχωρισμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, παροχή χώρου στάθμευσης και αποθήκευσης ποδηλάτων καθώς και την ενσωμάτωση της ποδηλασίας με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Ιδανικά, αυτά τα δύσκολα μέτρα υποδομής πρέπει επίσης να υποστηρίζονται από ενέργειες μάρκετινγκ, προώθησης και σχεδιασμού ταξιδιών.	<u>Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα</u>
<u>Διαχωρισμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων</u>	Το διαχωρισμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων είναι ένας συλλογικός όρος για μια σειρά ποδηλατικών υποδομών που αποτελούνται από διαγραμμίσεις λωρίδας κυκλοφορίας, διαδρομές, λωρίδες έκτακτης ανάγκης και μονοπάτια που προορίζονται για χρήση από τους ποδηλάτες και από τα οποία εξαιρείται συνήθως η μηχανοκίνητη κυκλοφορία.	
<u>Βελτίωση υποδομών ποδηλασίας</u>	Οι βελτιώσεις στις εγκαταστάσεις ποδηλασίας στοχεύουν στην αύξηση της ποδηλατικής δραστηριότητας με την ενίσχυση των συνθηκών για αυτή. Υπάρχουν πολλοί τρόποι βελτίωσης των συνθηκών για τους ποδηλάτες. Αυτοί περιλαμβάνουν: βελτίωση των διαδρομών και των ποδηλατοδρόμων, τη στάθμευση ποδηλάτων, την αύξηση της προσωπικής ασφάλειας των ποδηλάτων, καθώς και τον συνδυασμό της ποδηλασίας με τις δημόσιες συγκοινωνίες.	
Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων	Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων	
Σταθμοί για συντήρηση ποδήλατο και αντλίες αέρα για ποδήλατα, κ.λπ..	Σταθμοί για συντήρηση ποδήλατο και αντλίες αέρα για ποδήλατα, κ.λπ.	

22. Τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Τέλη χρήσης των οδικών υποδομών</u>	Τα τέλη για τους χρήστες του αστικού οδικού δικτύου (που ονομάζονται και τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης ή τιμολόγηση οδικής κυκλοφορίας) συνεπάγονται τη χρέωση των οδηγών για τη χρήση των οδών που οδηγούν.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>

23. Καθαρότερα οχήματα (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Προώθηση οχημάτων χαμηλών εκπομπών άνθρακα</u>	Προώθηση της χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών	
<u>Καθαρότερα οχήματα και εναλλακτικά καύσιμα</u>	Μείωση των ρυπογόνων εκπομπών από οχήματα	<u>Καθαρά καύσιμα και οχήματα</u>
<u>Eco-driving</u>	Η οικολογική οδήγηση είναι ένας τρόπος οδήγησης που μειώνει την πλήρη κατανάλωση και συνεπώς τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και τα ποσοστά ατυχημάτων. Οι ειδικές εκστρατείες, τα εργαστήρια και η εκπαίδευση στοχεύουν στην αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς υπέρ της ενεργειακής απόδοσης και της οδικής ασφάλειας.	

24. Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Κοινή χρήση ποδηλάτων</u>	Η ιδέα ενός προγράμματος κοινής χρήσης είναι να καταστήσει τα ποδήλατα δωρεάν ή προσίτα για τους χρήστες ως αστικό μέσο μεταφοράς, προκειμένου να περιοριστεί η αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και τα προκύπτοντα προβλήματα ρύπανσης και συμφόρησης.	
<u>Κοινόχρηστα ποδήλατα</u>	Μια υπηρεσία κινητικότητας μέσω της οποίας διατίθενται ποδήλατα σε μια πόλη ή ένα χώρο εργασίας που επιτρέπει στους πολίτες να έχουν εύκολη πρόσβαση σε αυτά τα κοινόχρηστα ποδήλατα και όχι να βασίζονται στα δικά τους ποδήλατα.	<u>Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα</u>
Ηλεκτρικά κοινόχρηστα ποδήλατα	Ηλεκτρικά κοινόχρηστα ποδήλατα	

25. Περιορισμοί πρόσβασης (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΗΣ
<u>Φυσικοί περιορισμοί</u>	Οι φυσικοί περιορισμοί περιορίζουν τη χρήση αυτοκινήτων σε αστικές περιοχές ή σε άλλες συγκεκριμένες ζώνες, μειώνοντας την οδική χωρητικότητα όπως το κλείσιμο δρόμων ή η ανακατανομή του οδικού χώρου από τα αυτοκίνητα σε άλλες κυκλοφορίες όπως τα λεωφορεία, οι ποδηλάτες και οι πεζοί. Περιλαμβάνουν λεωφορειολωρίδες, ποδηλατοδρόμους, εκτεταμένους πεζόδρομους, δρόμους από τους οποίους διέρχονται συρμοί όπως τραμ ή ελαφρά σιδηροδρομικά συστήματα, καθώς και μέτρα αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας.	
<u>Ρυθμιστικοί περιορισμοί</u>	Υπάρχουν δύο κύριοι τύποι ρυθμιστικών περιορισμών: συστήματα αδειών τα οποία επιτρέπουν μόνο συγκεκριμένα οχήματα να κυκλοφορούν εντός μίας περιοχής και περιορισμοί πινακίδων κυκλοφορίας που απαγορεύουν ορισμένες πινακίδες να κυκλοφορούν ορισμένες ημέρες.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>
Δημιουργία ζωνών στις οποίες επιτρέπονται μόνο οχήματα με άδεια	Δημιουργία ζωνών στις οποίες επιτρέπεται να κυκλοφορούν μόνο επιλεγμένα οχήματα. Αυτές οι ζώνες θα μπορούσαν να είναι ευαίσθητες περιοχές χαμηλών εκπομπών, κεντρικές ή ιστορικές περιοχές, φυσικά πάρκα κλπ. Οι περιορισμοί μπορεί να ισχύουν για όλα τα οχήματα εκτός από π.χ. καθαρά οχήματα.	
Δημιουργία ζωνών στις οποίες απαγορεύεται γενικά η μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δημιουργία ελεγχόμενων ζωνών πρόσβασης στις οποίες απαγορεύεται πλήρως η μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Τέτοιες ζώνες μπορεί να είναι κεντρικές ή ιστορικές περιοχές, φυσικά πάρκα κλπ. Το μέτρο αυτό αυξάνει την ελκυστικότητα για τους πεζούς και τους αργούς τρόπους κυκλοφορίας, βελτιώνει την ποιότητα ζωής καθώς και την ποιότητα του αέρα στην περιοχή αυτή.	



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

