



ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

ΓΙΑ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Εγχειρίδιο για την
ενσωμάτωση μέτρων
και δεσμών μέτρων σε
ένα ΣΒΑΚ



Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και δεσμών μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ

ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

ΓΙΑ ΕΝΔΙΑΜΕΣΕΣ
ΠΟΛΕΙΣ

ΕΝΤΥΠΩΜΑ

Περί τίνος πρόκειται

Το CIVITAS SUMP-UP είναι ένα 42μηνο πρόγραμμα που χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ορίζοντας 2020» για την έρευνα και την καινοτομία, στο πλαίσιο της συμφωνίας επιχορήγησης υπ' αριθμ. 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
SUMP-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 SUMP-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



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPUp

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

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	4
2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
2.1 Ένα προϊόν SUMPs-Up	5
2.2 Πλαίσιο επιλογής των μέτρων και δεσμών μέτρων	5
2.3 Επισκόπηση των εγχειριδίων	6
3. ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ - ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΑΠΟ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΒΑΚ 8	
3.1 Συστηματική επισκόπηση των επιλεγμένων ή εφαρμοζόμενων μέτρων	9
3.2 Οδηγίες για τον τρόπο επιλογής μέτρων	10
3.3 Γενικές προτάσεις για την ενσωμάτωση μέτρων και δεσμών μέτρων	19
4. ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ	20
4.1 Αποτελέσματα από SUMPs-Ups	20
4.2 Παραπομπές κειμένου	20
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι	21
Εκτενής κατάλογος μέτρων	21

1. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Αυτό το εγχειρίδιο παρέχει υποστήριξη σε πόλεις που είναι εξοικειωμένες με το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η τυπική πόλη συνέχισης εφαρμόζει ήδη τυπικά μέτρα ΣΒΑΚ, αλλά όχι ακόμη συστηματικά.

Τα ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν είναι πώς θα εφαρμοστεί μια συστηματική και αποτελεσματική προσέγγιση στην επιλογή των μέτρων, πώς θα βρεθούν συνέργειες 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.

Συμβουλές και έμπνευση σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισης αυτών των ζητημάτων παρουσιάζονται σε δύο τομείς συγκέντρωσης:

1. Συστηματική επισκόπηση των μέτρων που έχουν ήδη επιλεγεί ή εφαρμοστεί για να ελεγχθεί εάν καλύπτονται όλες οι σχετικές προκλήσεις, τομείς πολιτικής κινητικότητας, τρόποι μεταφοράς και τύποι μέτρων.
2. Σταδιακή καθοδήγηση για τον τρόπο επιλογής μέτρων για συστηματική και ολοκληρωμένη ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Αναφορικά με τη συστηματική επισκόπηση, μπορούν να χρησιμοποιηθούν τρία πρότυπα για να ταξινομηθούν και να οργανωθούν τα υπάρχοντα μέτρα και σχέδια σύμφωνα με (1) προκλήσεις, (2) τομείς πολιτικής κινητικότητας και τρόπους μεταφοράς και (3) είδη μέτρων.

Όταν ολοκληρωθεί η συστηματική επισκόπηση, τα μέτρα θα οργανώνονται σε δέσμες σύμφωνα με την αρχή των 4 βημάτων. Περιλαμβάνει δέσμες μέτρων που βασίζονται στην αρχή σύμφωνα με την οποία τα μέτρα που επηρεάζουν τη ζήτηση μετακινήσεων και τα μέτρα για την αποτελεσματικότερη χρήση του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας πρέπει πάντα να αποτελούν τη βάση μίας δέσμης μέτρων.

2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Παρά την υποστήριξη και τις γνώσεις που δόθηκαν τα τελευταία χρόνια στις τοπικές αρχές σχετικά με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), η απορρόφηση του ΣΒΑΚ υπήρξε σχετικά αργή. Υπάρχει ανάγκη για συστηματικότερη κατανόηση και υποστήριξη της ανάπτυξης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Το παρόν εγχειρίδιο αποτελεί μέρος της συστηματοποίησης της διαδικασίας ΣΒΑΚ, εντοπίζει τα αποτελεσματικότερα εργαλεία σχεδιασμού και μεθόδους και παρέχει καθοδήγηση σε βασικούς τομείς θεμάτων που σχετίζονται με την υψηλή ποιότητα, αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Η κεντρική ιδέα του παρόντος εγχειριδίου είναι η επιλογή μέτρων και δεσμών μέτρων.

2.1 Ένα προϊόν SUMPs-Up

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

Το CIVITAS SUMPs-Up 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 στόχος του έργου SUMPs-Up είναι ο ακόλουθος:

«Να μπορέσουν οι αρχές σχεδιασμού της κινητικότητας στην Ευρώπη να υποδεχτούν το 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 υλικών 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 βοηθητικό υλικό, ακολουθήστε τον ακόλουθο σύνδεσμο: www.sumps-up.eu



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

2.2 Πλαίσιο επιλογής των 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 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, πολλοί ενδιαφερόμενοι 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 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 του ΣΒΑΚ

Κατευθυντήριες οδηγίες: Ανάπτυξη και υλοποίηση σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας

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

Αυτές οι κατευθυντήριες οδηγίες προορίζονται για επαγγελματίες αστικών μεταφορών και κινητικότητας και άλλους φορείς 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 σε μια πολυκεντρική περιοχή: Κατευθυντήριες οδηγίες

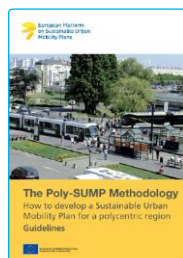
Με βάση τη διαδικασία ΣΒΑΚ υπάρχουν κατευθυντήριες οδηγίες για τον τρόπο ανάπτυξης ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε μια πολυκεντρική περιοχή.

www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/polysump-sump-guidelines-final.pdf.

Επιλογή μέτρων: Επιλογή των αποτελεσματικότερων δεσμών μέτρων

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη θεωρία και τα στοιχεία πίσω από την επιλογή μέτρων, βλέπε την ενότητα Επιλογή μέτρων – Επιλογή των αποτελεσματικότερων δεσμών 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



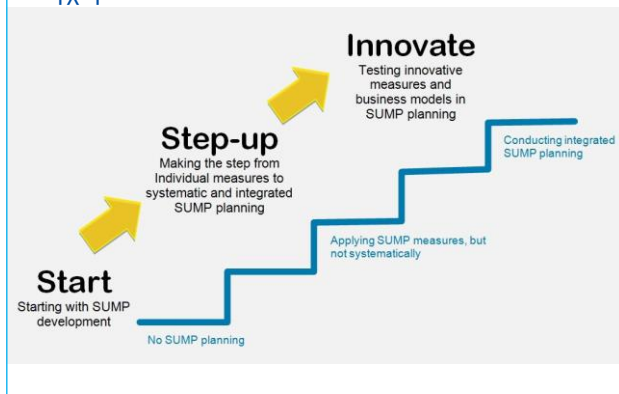
2.3 Επισκόπηση των εγχειριδίων

Το έργο CIVITAS SUMP-UP έχει σχεδιάσει τρία εγχειρίδια για την ενσωμάτωση μέτρων και δεσμών μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ. Τα εγχειρίδια αποσκοπούν στην υποστήριξη των πόλεων που ακολουθούν ή θέλουν να ακολουθήσουν μια προσέγγιση με γνώμονα μέτρα για πιο ολοκληρωμένο σχεδιασμό και που επιθυμούν να αναπτύξουν μέτρα και δεσμούς μέτρων ως μέρος της διαδικασίας ΣΒΑΚ. Τα εγχειρίδια επικεντρώνονται σε συγκεκριμένες προκλήσεις που ενδέχεται να αντιμετωπίσουν οι πόλεις στη διαδικασία επιλογής των μέτρων με διαφορετικό επίπεδο ωριμότητας και εμπειρίας στον σχεδιασμό ΣΒΑΚ. Όπως φαίνεται παρακάτω στο σχήμα 1, τα τρία εγχειρίδια είναι προσαρμοσμένα ώστε να παρέχουν υποστήριξη σε πόλεις που: ξεκινούν την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ (Εγχειρίδιο σχετικά με την Έναρξη ΣΒΑΚ), μεταβαίνουν από μεμονωμένα μέτρα σε συστηματικό και ολοκληρωμένο προγραμματισμό ΣΒΑΚ (Εγχειρίδιο σχετικά με τη Συνέχιση ΣΒΑΚ) ή δοκιμάζουν καινοτόμα μέτρα και επιχειρηματικά μοντέλα στο σχεδιασμό ΣΒΑΚ (Εγχειρίδιο σχετικά με την Καινοτομία ΣΒΑΚ). Οι πόλεις μπορούν επίσης να αντλήσουν έμπνευση από όλα τα εγχειρίδια ανεξαρτήτως από το επίπεδο στο οποίο ανήκουν.

Όλα τα εγχειρίδια ακολουθούν την ίδια δομή. Αρχικά, υπάρχει μία εισαγωγή η οποία δίνει μια γενική εικόνα του πλαισίου επιλογής των μέτρων και δεσμών μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ. Έπειτα, το κύριο τμήμα αποτελείται από το τρέχον εγχειρίδιο σε μία από τις ακόλουθες εκδόσεις "Έναρξη", "Συνέχιση" ή "Καινοτομία". Τέλος, οι υποσημειώσεις παρέχουν αναφορές σε άλλες σχετικές πηγές γνώσης και έμπνευσης. Οι πηγές έμπνευσης δίνονται σε πράσινα και κίτρινα κουτάκια, οι προτάσεις για το "τι να κάνετε" παρουσιάζονται σε πίνακες και μπλε στοιχεία ενώ τα παραδείγματα παρουσιάζονται σε κόκκινο κείμενο με πίνακες και αριθμούς.

Τα εγχειρίδια έχουν σχεδιαστεί ώστε να χρησιμοποιούνται ως πηγή γνώσης και έμπνευσης για τους υπεύθυνους για την αστική κινητικότητα στις πόλεις και άλλους που εμπλέκονται στη διαδικασία ΣΒΑΚ. Τα εγχειρίδια δεν παρέχουν τη μόνη έγκυρη μέθοδο για την επιλογή μέτρων και δεσμών μέτρων για κάθε πόλη, αλλά είναι σχεδιασμένα να αποτελούν καθοδήγηση και έμπνευση μέσω της διαδικασίας ενσωμάτωσης των μέτρων και των δεσμών μέτρων σε ένα ΣΒΑΚ. Ειδικότερα, εστιάζουν στον τρόπο αντιμετώπισης των προϋποθέσεων, των προκλήσεων και των στόχων που αφορούν την πόλη σε αυτή τη διαδικασία.

Σχήμα 1: Σχηματική επισκόπηση των τριών εγχειριδίων.



Έναρξη - Ξεκινώντας με την ανάπτυξη ΣΒΑΚ

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 αρχαίες 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 συνέχισης 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

Αυτό το εγχειρίδιο παρέχει υποστήριξη σε πόλεις που διαθέτουν εμπειρία στο σχεδιασμό ΣΒΑΚ, για παράδειγμα έχουν αναπτύξει μια δεύτερη ή τρίτη γενιά 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. ΕΠΟΜΕΝΑ ΒΗΜΑΤΑ

ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΒΗΜΑΤΟΣ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΟ ΚΑΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜ ΣΒΑΚ

Πολλές πόλεις της Ευρώπης είναι εξοικειωμένες με τον προγραμματισμό του ΣΒΑΚ, αλλά δεν ακολουθούν ακόμη μια συστηματική και ολοκληρωμένη προσέγγιση. Στο πλαίσιο του έργου SUMP-UP, διεξήχθη το 2017 μία έρευνα ζητώντας από τις πόλεις της Ευρώπης να περιγράψουν την εμπειρία τους όσον αφορά το ΣΒΑΚ. Από τις 328 συμμετέχουσες πόλεις, πάνω από το ένα τρίτο έχει εφαρμόσει μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά όχι συστηματικά (βλέπε Σχήμα 2). Το 85% των πόλεων έχει σχέδια ή προγράμματα για επιμέρους περιοχές κινητικότητας, όπως ένα ποδηλατικό σχέδιο ή ένα πρόγραμμα οδικής ασφάλειας.

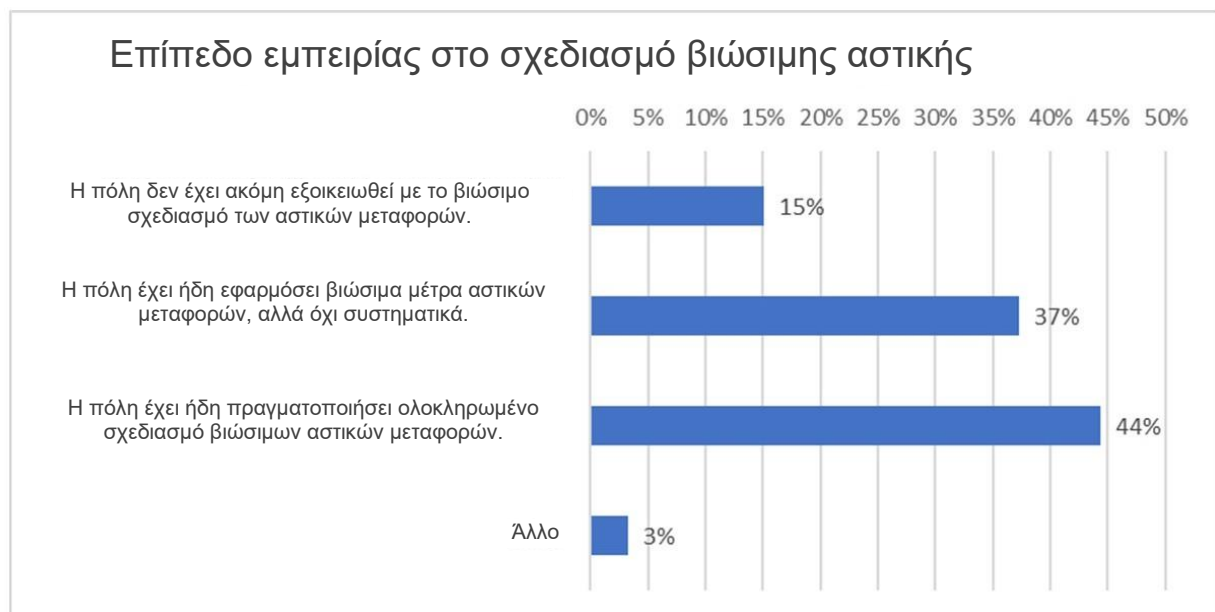
Υπό το πρίσμα αυτό, η έρευνα SUMP-UP δείχνει ότι υπάρχει ανάγκη υποστήριξης σε πόλεις που έχουν επίγνωση του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας και συνήθως έχουν ένα ή περισσότερα σχέδια ή προγράμματα για τους τομείς μετακίνησης, αλλά πρέπει να αυξήσουν την ικανότητά τους ώστε να διεξάγουν μία περισσότερο συστηματική και ολοκληρωμένη προσέγγιση προγραμματισμού του ΣΒΑΚ όπου

μπορούν να βρεθούν συνέργειες μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής και μέτρων. Αυτές οι πόλεις αναφέρονται στο παρόν εγχειρίδιο ως "πόλεις συνέχισης".

Το εγχειρίδιο για την πόλη συνέχισης περιλαμβάνει τα ακόλουθα δύο κύρια μέρη:

1. **Συστηματική επισκόπηση** των μέτρων που έχουν ήδη επιλεγεί ή εφαρμοστεί για να ελεγχθεί εάν καλύπτονται όλες οι σχετικές προκλήσεις, τομείς πολιτικής κινητικότητας, τρόποι μεταφοράς και τύποι μέτρων.
2. **Σταδιακή καθοδήγηση** για τον τρόπο επιλογής μέτρων για συστηματική και ολοκληρωμένη ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Σχήμα 2: Εμπειρία στο σχεδιασμό ΣΒΑΚ στις πόλεις που συμμετείχαν σε έρευνα του έργου CIVITAS SUMP-UP το 2017 (N = 327, αποτελέσματα με βάση τον πληθυσμό της χώρας). Η πλήρης έκδοση της έρευνας διατίθεται στη διεύθυνση: www.sumps-up.eu/reports.



3.1 Συστηματική επισκόπηση των ήδη επιλεγμένων ή εφαρμοζόμενων μέτρων

Η πόλη συνέχισης ενδέχεται να έχει διαδικασίες ΣΒΑΚ σε εξέλιξη ή/και εφαρμογή μέτρων βάσει σχεδίων/προγραμμάτων για τομείς πολιτικής σχετικά με την κινητικότητα. Το παρόν πρώτο μέρος του εγχειριδίου για τις πόλεις συνέχισης περιλαμβάνει μια συστηματική επισκόπηση των ήδη επιλεγμένων ή εφαρμοσμένων μέτρων για να ελεγχθεί εάν το εύρος των προκλήσεων, οι τομείς κινητικότητας, οι τρόποι μεταφοράς και τα είδη μέτρων καλύπτονται από τα υπάρχοντα σχέδια και προγράμματα. Ενώ μία αρχάρια πόλη πρέπει να δώσει προτεραιότητα μεταξύ των προκλήσεων, των στόχων και των πόρων για διάφορους τομείς πολιτικής, η πόλη συνέχισης πρέπει να προχωρήσει περαιτέρω, να προσδιορίσει τις αδυναμίες και να βρει συνέργιες για την ενίσχυση αυτών των αδυναμιών ως οδηγών για ένα πιο βιώσιμο σύστημα κινητικότητας.

Παρακάτω παρατίθεται καθοδήγηση για τη συστηματική αναθεώρηση των ήδη επιλεγμένων ή εφαρμοζόμενων μέτρων όσον αφορά τις προκλήσεις, τους τομείς κινητικότητας, τους τρόπους μεταφοράς και τα είδη μέτρων.

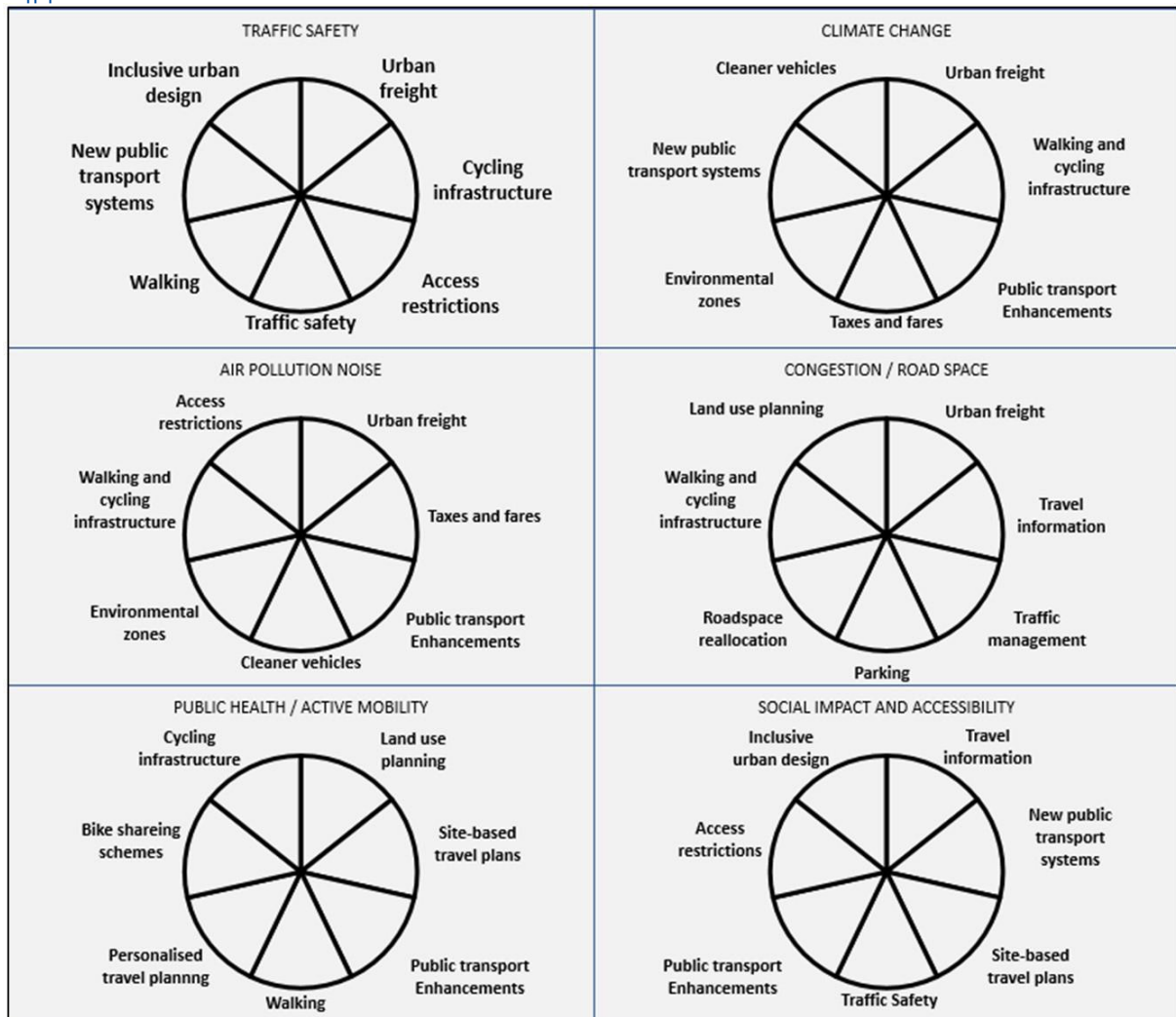
1: Προκλήσεις

Μπορεί να υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί τύποι τοπικών προκλήσεων σε μια πόλη που σχετίζονται με τη χρήση του συστήματος κινητικότητας καθώς και του ίδιου του συστήματος. Πολλές από αυτές μπορούν να ταξινομηθούν στα ακόλουθα παραδείγματα συνολικών προκλήσεων για την αστική κινητικότητα:

- Κλιματική αλλαγή
- Ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση
- Οδική ασφάλεια
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση/οδικός χώρος
- Δημόσια υγεία/ενεργός κινητικότητα
- Κοινωνική ένταξη και προσβασιμότητα

Σχήμα 3: Παραδείγματα τομέων μέτρων για την αντιμετώπιση διαφορετικών συνολικών προκλήσεων που είναι κοινές στο σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας. Μια πρόκληση μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω διαφορετικών μέτρων. Οι διαφορετικές περιοχές εφαρμογής μέτρων που εμφανίζονται στα κυκλικά διαγράμματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως έλεγχοι για να διαπιστωθεί εάν μια πόλη διαθέτει ευρεία προσέγγιση για την αντιμετώπιση μίας συγκεκριμένης πρόκλησης. Οι περιοχές εφαρμογής μέτρων που παρουσιάζονται στο σχήμα βασίζονται σε διαθέσιμες πηγές διαφορετικών μέτρων που συμπυκνώνονται στο παράρτημα Ι.

Πηγή: Trivector



Αυτά τα παραδείγματα συνολικών προκλήσεων μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως δομή για μια συστηματική επισκόπηση για να φανερωθεί εάν υπάρχουν τοπικές προκλήσεις που δεν καλύπτονται από κανένα σχέδιο ή μέτρο. Για παράδειγμα, εάν μια πόλη έχει θέσει ως προτεραιότητα την κυκλοφοριακή συμφόρηση, υπάρχουν περισσότεροι από ένας τρόποι για να αντιμετωπιστεί η συγκεκριμένη πρόκληση και να υπάρξουν θετικά αποτελέσματα μέσω των εφαρμοζόμενων μέτρων. Παραδείγματα περιοχής εφαρμογής μέτρων χρήσιμων για την αντιμετώπιση των συνολικών προκλήσεων που παρουσιάζονται παραπάνω παρατίθενται στο σχήμα 3 (τα κυκλικά διαγράμματα μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως πεδία ελέγχου).

Χρησιμοποιώντας αυτή τη μέθοδο, θα είναι σαφές εάν υπάρχει μία πρόκληση που έχει τεθεί σε προτεραιότητα και η οποία αντιμετωπίζεται μόνο από μερικά διαφορετικά μέτρα καθώς και αν υπάρχει δυνατότητα να διευρυνθεί το σημείο επίθεσης στο πρόβλημα.

Ένα υποθετικό παράδειγμα του πώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα κυκλικά διαγράμματα παρουσιάζεται στο σχήμα 4. Καταγράφοντας επιλεγμένα ή προγραμματισμένα μέτρα από υφιστάμενα σχέδια και προγράμματα θα είναι σαφές εάν υπάρχουν τομείς που δεν έχουν ληφθεί υπόψη. Σε αυτή την περίπτωση, επιλέγονται ή εφαρμόζονται μέτρα στα πεδία Αστικών εμπορευματικών μεταφορών, Πληροφορίες μετακίνησης και Διαχείριση Κυκλοφορίας που ήδη αντιμετωπίζουν την τοπική πρόκληση. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί περαιτέρω η τοπική πρόκληση, η προσοχή μπορεί να δοθεί στους άλλους τομείς δράσης. Σε αυτό το παράδειγμα, ιδέες όπως η αφαίρεση της στάθμευσης επί της δημοσίας οδού και η δημιουργία μιας νέας λεωφορειολωρίδας μπορούν να αποτελέσουν μία δέσμη μέτρων που συμπληρώνει τα ήδη εφαρμοζόμενα μέτρα. Στην περίπτωση αυτή, τα μέτρα σχετικά με το περπάτημα και τη ποδηλασία δεν θεωρήθηκαν σημαντικά.

Σχήμα 4: Ένα υποθετικό παράδειγμα σχετικά με το πώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί το κυκλικό διάγραμμα για να συστηματοποιήσει την επιλογή των μέτρων για την αντιμετώπιση τοπικής πρόκλησης.

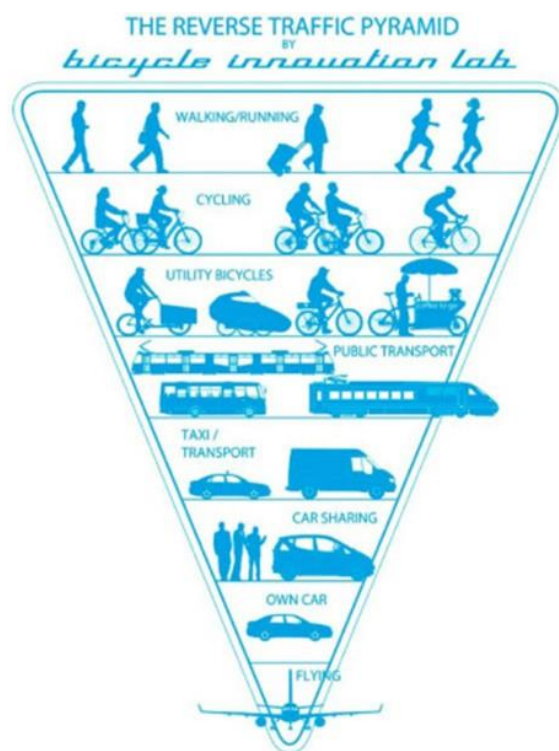


2: Πεδίο της πολιτικής αστικής κινητικότητας

Εάν μια πόλη έχει ως προτεραιότητα την εξισορρόπηση των τρόπων μεταφοράς και την αύξηση των βιώσιμων μεταφορών, αυτή μπορεί να απεικονιστεί σε σχήμα ανεστραμμένης πυραμίδας. Εδώ και χρόνια, η πυραμίδα ανεστραμμένης κυκλοφορίας έχει χρησιμοποιηθεί από πολλές πόλεις για να απεικονίσει τις προτεραιότητες (βλέπε σχήμα 5 ως ένα παράδειγμα).

Η συγκεκριμένη προσέγγιση μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για να γίνει συστηματική επισκόπηση των μέσων μεταφοράς στα οποία η πόλη έχει δώσει προτεραιότητα με στρατηγικές και μέτρα που έχουν ήδη εφαρμοστεί και να ελεγχθεί εάν το όραμα/στόχοι της πόλης και τα επιλεγμένα μέτρα ευθυγραμμίζονται ή όχι. Διαφορετικά στοιχεία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να απεικονίσουν τα παραπάνω, π.χ. τα μέσα που έχουν διατεθεί, τον αριθμό των μέτρων ή τους πόρους που χρησιμοποιούνται σε έναν συγκεκριμένο τομέα πολιτικής κινητικότητας. Το σχήμα 6 δείχνει ένα παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο πρέπει να απεικονιστεί η συνοχή μεταξύ των προτεραιοτήτων της πόλης (των τρόπων μεταφοράς και των στόχων όσον αφορά αυτό το παράδειγμα) και σε τι πραγματικά επενδύει η πόλη. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να μεταφερθούν οι επενδύσεις από την οδική κυκλοφορία στην ασφάλεια και προστασία για να αυξησετε το περπάτημα και την ποδηλασία. Ένα πλεονέκτημα της χρήσης αυτού του προτύπου είναι ότι είναι ένας πολύ ενδεικτικός τρόπος να ενημερώνονται οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων σχετικά με τον τρόπο σχεδιασμού του προϋπολογισμού για την επίτευξη των στόχων.

Σχήμα 5: Η πυραμίδα ανεστραμμένης κυκλοφορίας
Πηγή: Bicycle Innovation lab (2012)



Σχήμα 6: Παράδειγμα του τρόπου επεξήγησης της συνέπειας μεταξύ των προτεραιοτήτων της πόλης (των τρόπων μεταφοράς και των στόχων στο παράδειγμα αυτό) και σε τι στην πραγματικότητα επενδύει η πόλη.

Τρόποι μεταφοράς	Προτεραιότητα	Επενδύσεις το προηγούμενο έτος	Επενδύσεις τα τελευταία πέντε έτη
Περπάτημα		100	800
Ποδηλασία		200	1300
Δημόσια συγκοινωνία		5000	19000
Ταξί / μεταφορά (π.χ. ειδικές υπηρεσίες μεταφορών)		200	1000
Κοινή χρήση αυτοκινήτων		100	200
Αυτοκίνητο		2000	15700
Σύνολο		7600	38000

Στόχοι	Προτεραιότητα	Επενδύσεις το προηγούμενο έτος	Επενδύσεις τα τελευταία πέντε έτη
Βελτίωση ασφάλειας και		1000	4000
Αύξηση πεζοπορίας και ποδηλασίας		200	1300
Αύξηση της ποιότητας και της χρήσης των μέσων μαζικής		5000	19000
Αποτελεσματικό σύστημα		1000	3000
Πρόσβαση σε ιδιωτικά		2000	15700
Σύνολο		9200	43000

Πηγή: Trivector

3: Είδη μέτρων

Όταν εργαζόμαστε με μια συστηματική επισκόπηση των ήδη επιλεγμένων ή υλοποιούμενων μέτρων, δεν τίθεται μόνο θέμα συγκέντρωσης πληροφοριών σχετικά με τα μέτρα σε διαφορετικούς τομείς πολιτικής, αλλά και για το είδος του μέτρου που έχει επιλεγεί ή εφαρμόστεί.

Ένα μέτρο μπορεί να περιγραφεί ως μία ενέργεια η οποία μπορεί να συμβάλει σε έναν ή περισσότερους στόχους πολιτικής σε ένα ΣΒΑΚ ή να ξεπεράσει μία ή περισσότερες προσδιορισμένες προκλήσεις (Μάιος 2016). Στο Πλαίσιο 3 ορίζονται τέσσερις τύποι μέτρων και καλύπτουν μια σαφή πλειοψηφία όλων των πιθανών μέτρων που μπορούν να συμπεριληφθούν σε ένα ΣΒΑΚ.

Σημειώστε ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να ανήκουν σε περισσότερους από έναν τύπους μέτρων, δηλαδή αυτοί οι τύποι δεν αλληλοαναιρούνται. Όλοι οι τύποι μέτρων μπορούν να περιλαμβάνουν εσωτερικά μέτρα (μέτρα που προσανατολίζονται προς το εσωτερικό της οργάνωσης, π.χ. επεξεργασία ποδηλατικού σχεδίου) ή/και εξωτερικά μέτρα (μέτρα προς το εξωτερικό της οργάνωσης, π.χ. εφαρμογή ποδηλατικού σχεδίου).

Τα μέτρα μπορεί επίσης να είναι μεμονωμένα μέτρα ή μέρος μίας δέσμης ή προγράμματος μέτρων. Μολονότι τα μεμονωμένα μέτρα έχουν κάποιο αντίκτυπο, μια δέσμη μέτρων μπορεί να αυξήσει αυτόν τον αντίκτυπο και να δημιουργήσει μεγαλύτερη αξία σε άλλα πεδία πολιτικής ή ακόμη και σε τομείς πολιτικής. Δεν υπάρχει γενικός κανόνας σχετικά με το πώς ορίζεται μία δέσμη μέτρων. Συχνά όταν αναφέρονται δέσμες μέτρων, σκοπός τους είναι να συμβάλλουν σε έναν συγκεκριμένο στόχο ή σε μια συγκεκριμένη πρόκληση. Ωστόσο, μπορεί επίσης να υπάρξουν δέσμες μέτρων που αποσκοπούν στην αύξηση της αποδοτικότητας ως προς το κόστος, στη δημιουργία υψηλότερης οικονομικής αξίας ή στην προσαρμογή σε συγκεκριμένο οργανισμό (Μάιος 2016).

Πλαίσιο 3: Διαφορετικοί τύποι μέτρων ΣΒΑΚ

Τέσσερις τύποι μέτρων ΣΒΑΚ ορίζονται παρακάτω με βάση τους Clark κ.ά. (2017). Σημειώστε ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να ανήκουν σε περισσότερους από έναν τύπους μέτρων, δηλαδή αυτοί οι τύποι δεν αλληλοαναιρούνται. Τα μέτρα μπορεί επίσης να είναι μεμονωμένα μέτρα ή μέρος μίας δέσμης ή προγράμματος μέτρων.

- Στρατηγικής σημασίας μέτρα πολιτικής**
 Μία πολιτική αντιπροσωπεύει μία απόφαση ενός ατόμου ή μιας ομάδας που έχει ως σκοπό την επίτευξη ενός συγκεκριμένου στόχου ή στόχων. Ένα μέτρο πολιτικής βρίσκεται πίσω από τα άλλα μέτρα, δεδομένου ότι αποτελεί απόφαση για την εφαρμογή των άλλων μέτρων/δεσμών μέτρων. Για παράδειγμα, ένα μέτρο πολιτικής μπορεί να είναι ένα σχέδιο δράσης για την ποδηλασία, δηλαδή μια απόφαση για την εφαρμογή ορισμένων δράσεων, και αυτό το σχέδιο δράσης θα μπορούσε να περιλαμβάνει λεπτομέρειες για μεμονωμένα μέτρα. Υπάρχουν δύο τρόποι με τους οποίους τα μέτρα πολιτικής μπορούν να αλληλοεπιδράσουν μέσα σε μια δέσμη πολιτικής: από κοινού μπορεί να πετύχουν πολλά περισσότερα από ό,τι θα μπορούσαν μεμονωμένα ή/και να διευκολύνουν άλλα μέτρα, ξεπερνώντας τα εμπόδια στην εφαρμογή τους (Μάιος 2016).
- Μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας**
 Πρόκειται για μέτρα τα οποία διαχειρίζονται τη ζήτηση για κινητικότητα μεταβάλλοντας τη συμπεριφορά και νοοτροπία των ταξιδιωτών. Αυτά τα μέτρα περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, μετακίνηση σε ομάδες από και προς το σχολείο, εξατομικευμένο σχεδιασμό ταξιδιών ή ευρείες ενημερωτικές εκστρατείες που έχουν ως στόχο να επηρεάσουν τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι εξετάζουν τις μετακινήσεις τους. Περιλαμβάνει επίσης μέτρα "σχετικά με τη διαδικασία" που αποσκοπούν στην αλλαγή του τρόπου με τον οποίο γίνεται η εργασία στο εσωτερικό των διοικήσεων, καθώς και μέτρα που στοχεύουν στην αντιμετώπιση του τρόπου με τον οποίο οι άνθρωποι αποκτούν, διαβάζουν, κατανοούν και χρησιμοποιούν πληροφορίες. Υποκατηγορίες μπορεί να είναι η τιμολόγηση και τα κίνητρα, η πληροφόρηση και η επικοινωνία, η προώθηση, η εκπαίδευση και η κατάρτιση.
- Φυσικό περιβάλλον/μέτρα υποδομής συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης**
 Πρόκειται για μέτρα που έχουν ως στόχο την αλλαγή του φυσικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να υπάρχουν κατάλληλες υποδομές για περπάτημα και ποδηλασία, χώροι πρασίνου, εντοπισμός κλπ.
- Ρύθμιση, παροχή υπηρεσιών και νομοθετικά μέτρα**
 Αυτά τα μέτρα ρυθμίζουν τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το σύστημα κινητικότητας. Αυτά τα είδη μέτρων είναι από την κορυφή προς τα κάτω και μπορούν να εκτείνονται σε διαφορετικά γεωγραφικά επίπεδα: εθνικό επίπεδο, επίπεδο πόλης, χώρος εργασίας κλπ. Για παράδειγμα, η νομοθεσία που επιτρέπει στους ποδηλάτες τις δεξιές στροφές στους σηματοδοτές ή οι ζώνες χαμηλών εκπομπών εμπίπτουν σε αυτήν την κατηγορία.

Προκειμένου να έχετε μια γενική εικόνα των τύπων μέτρων που καλύπτονται σε μια πόλη, τα ήδη εφαρμοζόμενα (ή επιλεγμένα) μέτρα μπορούν να ταξινομηθούν σύμφωνα με τη δομή που φαίνεται στον πίνακα 1. Κατά προτίμηση, μπορεί να δημιουργηθεί ένας πίνακας για κάθε πρόκληση ή στόχο που έχει τεθεί σε προτεραιότητα, για να καταστεί σαφέστερος ο τρόπος με τον οποίο τα μέτρα από διαφορετικά σχέδια και προγράμματα επηρεάζουν το θέμα. Επίσης, θα καταστεί σαφέστερο το είδος των διαθέσιμων μέτρων. Για να αντιμετωπιστεί μια συγκεκριμένη πρόκληση και για να επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ, είναι συχνά απαραίτητο να χρησιμοποιείται ένα ευρύτερο φάσμα μέτρων που απευθύνεται τόσο στους πολίτες όσο και εσωτερικά (εσωτερικά στην οργάνωση).

Χρησιμοποιώντας αυτή τη δομή, θα είναι σαφές εάν έχει παραληφθεί κάποιο είδος μέτρων στο πλαίσιο του σχεδιασμού της κινητικότητας μιας πόλης. Δεν υπάρχει γενικός κανόνας ότι πρέπει να υπάρχουν μέτρα για κάθε τομέα του πίνακα, αλλά εάν δεν υπάρχουν, τότε θα πρέπει να εξεταστεί εάν υφίσταται κάποιος λόγος για αυτό. Αυτή η επισκόπηση αποσαφηνίζει το κατά πόσο υπάρχει ή όχι ανάγκη να ενισχυθεί με κάποιο τρόπο η ικανότητα της πόλης, δηλαδή ο προϋπολογισμός/χρηματοδότηση, οι ανθρώπινοι πόροι ή η αρμοδιότητα σε ένα συγκεκριμένο τομέα.

Πίνακας 1: Παράδειγμα δομής για την επισκόπηση της κάλυψης των διαφόρων ειδών μέτρων ΣΒΑΚ και της ισορροπίας των εσωτερικών και εξωτερικών μέτρων.

Στόχος: <i>Καμία απώλεια από τροχαία ατυχήματα</i>		
Στόχος: <i>Αύξηση ποιότητας των δημοσίων</i>		
Στόχος: <i>Αύξηση ποσοστού μεταφορών με ποδήλατο</i>		
Είδη μέτρων	Εσωτερικά μέτρα (στο εσωτερικό της οργάνωσης)	Εξωτερικά μέτρα (προς τους πολίτες)
Στρατηγικά μέτρα που αφορούν πολιτικές	Τι έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση της πόλης; • <i>Ποδηλατικό σχέδιο (μέτρα, καθοδήγηση, στόχοι)</i> • ... • ...	Τι έχει υλοποιήσει η πόλη; • <i>Ποδηλατικό σχέδιο (πληροφορίες)</i> • ... • ...
Επικοινωνιακά μέτρα και διαχείριση της κινητικότητας	Τι έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση της πόλης; • <i>Ταξιδιωτική πολιτική για την πόλη</i> • ...	Τι έχει υλοποιήσει η πόλη; • <i>Ενημερωτική εκστρατεία</i> • ...
Μέτρα υποδομής συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης	Τι έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση της πόλης; • <i>Κατανομή προϋπολογισμού και ευθύνης για τη συντήρηση</i> • ...	Τι έχει υλοποιήσει η πόλη; • <i>Νέες υποδομές για μετακίνηση με ποδήλατο</i> • ...
Ρύθμιση, παροχή υπηρεσιών και νομοθετικά μέτρα	Τι έχει πραγματοποιήσει η διοίκηση της πόλης; • <i>Ανακατανομή της είσπραξης τελών στάθμευσης</i> • ...	Τι έχει υλοποιήσει η πόλη; • <i>Ζώνες χαμηλών εκπομπών στο κέντρο της πόλης</i> • ...

Πηγή: Trivector

3.2 Οδηγίες για τον τρόπο επιλογής μέτρων

Οι πόλεις που διαθέτουν σχέδια/ προγράμματα για τομείς πολιτικής σχετικά με την ατομική κινητικότητα και άλλα είδη μέτρων και στρατηγικών πολιτικής που σχεδιάζονται ή υλοποιούνται πρέπει να σκεφτούν πώς αλληλοεπιδρούν τα διαφορετικά σχέδια, στρατηγικές και μέτρα. Υπάρχουν δύο τρόποι με τους οποίους τα μέτρα πολιτικής μπορούν να αλληλοεπιδράσουν μέσα σε μια δέσμη πολιτικής: από κοινού μπορεί να πετύχουν πολλά περισσότερα από ό,τι θα μπορούσαν μεμονωμένα ή/και να διευκολύνουν άλλα μέτρα, ξεπερνώντας τα εμπόδια στην εφαρμογή τους (Μάιος 2016).

Τα πλεονεκτήματα των δεσμών μέτρων ενδέχεται επίσης να μετατραπούν σε μειονεκτήματα εάν τα μέτρα εντός μιας δέσμης μέτρων είναι αντιπαραγωγικά. Για παράδειγμα, εάν το ευέλικτο ωράριο εργασίας σε ένα χώρο εργασίας υλοποιείται ταυτόχρονα με ένα μέτρο κοινής χρήσης βαν. Ένα άλλο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι όχι μόνο ποια είδη μέτρων είναι κατάλληλα σε μία δέσμη μέτρων αλλά και με ποια σειρά θα πρέπει να εφαρμοστούν. Θα πρέπει να εφαρμοστούν και να επισημανθούν μέτρα παροχής κινήτρων (π.χ. νέα γραμμή λεωφορείου) πριν από την εφαρμογή μέτρων αποτροπής (π.χ. περιορισμοί ιδιωτικών μεταφορών) (ΟΟΣΑ 2002). Για να μειωθεί ο κίνδυνος αντιπαραγωγικών δεσμών μέτρων και για να αποφευχθεί η σύνθετη και χρονοβόρα δημιουργία μέτρων, συνιστάται να ακολουθείται μια συστηματική δομή.

Για να δώσετε έμπνευση για τον τρόπο εμφάνισης μιας δέσμης μέτρων, ανατρέξτε στο Πλαίσιο 4 για παραδείγματα δεσμών μέτρων διαχείρισης ζήτησης και παραδείγματα πόλεων για πραγματικά παραδείγματα από διαφορετικές ευρωπαϊκές πόλεις.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα δεσμών μέτρων

Birmingham Connected - Η περίπτωση του Μπέρμιγχαμ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Μπέρμιγχαμ, το οποίο ονομάζεται Birmingham Connected, διαμόρφωσε ένα όραμα για την πόλη όσον αφορά τη δημιουργία ενός συστήματος κινητικότητας το οποίο δίνει προτεραιότητα στο χρήστη και παρέχει τη σύνδεση που απαιτούν οι άνθρωποι και οι επιχειρήσεις. Η εφαρμογή του Birmingham Connected θα βελτιώσει την καθημερινή ζωή των ανθρώπων, καθιστώντας τα ταξίδια πιο προσιτά, πιο αξιόπιστα, ασφαλέστερα και πιο ωφέλιμα για την υγεία χρησιμοποιώντας τις επενδύσεις στις μεταφορές ως καταλύτη για τη βελτίωση του ιστού της πόλης. Το Birmingham Connected θα επιτρέψει επίσης στο σύστημα κινητικότητας να χρησιμοποιηθεί ως μέσο μείωσης των ανισοτήτων στην πόλη, παρέχοντας καλύτερη πρόσβαση σε θέσεις εργασίας, κατάρτιση, υγειονομική περίθαλψη και εκπαίδευση, καθώς και άρση των φραγμών στην κινητικότητα.

Το Birmingham Connected περιλαμβάνει μια σειρά βασικών μέτρων τα οποία αναπτύσσονται και εφαρμόζονται σήμερα - μεταξύ άλλων αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Πολιτική κατανομής χώρου μεταφοράς
- Νέες διαδρομές ταχείας διαμετακόμισης με το τραμ και το λεωφορείο
- Περιοχές οικολογικής μετακίνησης
- Ζώνη χαμηλών εκπομπών ή ζώνη καθαρού αέρα
- Βελτιωμένες υποδομές για ποδηλασία και περπάτημα

Το σχέδιο είναι διαθέσιμο στο αρχείο ΣΒΑΚ:

www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry//utility/tools/push_resource_file.php?uid=2f6b9702



Πλαίσιο 4: Παραδείγματα δεσμών μέτρων διαχείρισης της ζήτησης

Ο ΟΟΣΑ έχει περιγράψει έξι διαφορετικές δέσμες μέτρων διαχείρισης της ζήτησης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως έμπνευση και εξήγηση του τρόπου σύνθεσης μιας δέσμης μέτρων (ΟΟΣΑ 2002):

- 1. Παροχή βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων μόνο ως προς την οδήγηση, ενώ σταδιακά θα αυξάνεται το κόστος των οδικών μεταφορών.**
Π.χ. σύστημα στάθμευσης και μετεπιβίβασης, πλατφόρμες συνεπιβατισμού, βελτίωση ποιότητας των δημόσιων συγκοινωνιών, προώθηση συνδρομών για κοινή χρήση αυτοκινήτων όταν κατασκευάζονται καταλύματα με περιορισμένο αριθμό χώρων στάθμευσης, οδικά τέλη, λωρίδες για οχήματα με μεγάλη πληρότητα, τέλη στάθμευσης.
- 2. Ενσωμάτωση μέτρων για τη χρήση γης και τα μέτρα ζήτησης μεταφορών.** Π.χ. (Οικολογικά) σχέδια μεταφορών σε οικιστικά συγκροτήματα ή σε χώρους εργασίας, αποφυγή άναρχης αστικής δόμησης και γη που διατίθεται αποκλειστικά προς εμπόριο σε χώρους χωρίς δημόσιες συγκοινωνίες.
- 3. Ενσωμάτωση Οικολογικών σχεδίων μεταφορών.** Ένα οικολογικό σχέδιο μεταφορών είναι ουσιαστικά μία δέσμη μέτρων για μια συγκεκριμένη περιοχή ή οργάνωση.
- 4. Εφαρμογή μέτρων μείωσης της κυκλοφορίας στα κέντρα των πόλεων μαζί με μέτρα εφοδιαστικής για τις εμπορευματικές μεταφορές.** Π.χ. διαδρομές και απαγορεύσεις φορτηγών, περιορισμοί χρονικής πρόσβασης, κίνητρα και επιδοτήσεις, κέντρα αστικής ενοποίησης, ενσωμάτωση σχεδιασμού εφοδιαστικής σε χωροταξικό σχεδιασμό, διαχείριση στάθμευσης.
- 5. Θέσπιση τελών χρήσης του οδικού δικτύου σε συντονισμό με τα ευφυή συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας.** Π.χ. τέλη στάθμευσης, τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, πληροφορίες για πολυτροπικές μεταφορές και συμβουλές για μετακινήσεις, συστήματα δυναμικής οδικής καθοδήγησης και πληροφόρησης.
- 6. Προώθηση της εικονικής κινητικότητας και της μεγαλύτερης ευελιξίας στην αγορά εργασίας.** Π.χ. τηλεπικοινωνίες, τηλεργασία, ευέλικτες ώρες εργασίας, πολιτική μετακίνησης των εταιρειών.

Δημιουργία μέτρων με την αρχή των τεσσάρων βημάτων

Η αρχή των τεσσάρων βημάτων είναι μια αποδεδειγμένη προσέγγιση για τη διαδικασία δημιουργίας δεσμών μέτρων στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ. Συμβουλευτείτε το Πλαίσιο 5 για ένα εννοιολογικό υπόβαθρο και τον ορισμό της αρχής των τεσσάρων βημάτων.

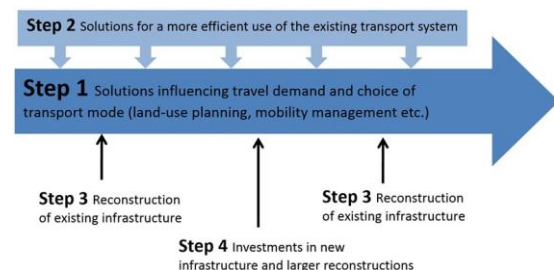
Πλαίσιο 5: Συστηματική προσέγγιση με την αρχή των τεσσάρων βημάτων:

Μια αποδεδειγμένη προσέγγιση για τη δημιουργία δεσμών μέτρων για ένα συστηματικό και αποτελεσματικό σχεδιασμό ΣΒΑΚ στηρίζεται στην αρχή των τεσσάρων βημάτων. Η προσέγγιση αυτή βασίζεται στην έρευνα και υποστηρίζεται από τις Σουηδικές εθνικές αρχές τόσο για τον προγραμματισμό ΣΒΑΚ στις πόλεις όσο και για τον προγραμματισμό των μεταφορών σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο (βλέπε Σουηδική Αρχή Μεταφορών κ.ά. 2014).

Τα βήματα της αρχής των τεσσάρων βημάτων περιγράφονται ως εξής:

- **Βήμα 1: Αναθεώρηση!** Λύσεις που επηρεάζουν τη ζήτηση μετακινήσεων και την επιλογή του τρόπου μεταφοράς (χωροταξικός σχεδιασμός, διαχείριση ζήτησης/διαχείριση κινητικότητας).
- **Βήμα 2: Βελτιστοποίηση!** Λύσεις για αποτελεσματικότερη χρήση του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών (υποδομές, οχήματα κ.λπ.).
- **Βήμα 3: Ανοικοδόμηση!** Ανοικοδόμηση υπάρχουσας υποδομής.
- **Βήμα 4: Νέες κατασκευές!** Επενδύσεις σε υποδομές και εκτεταμένες ανακατασκευές.

Παρόλο που η ονομασία αυτής της προσέγγισης συνεπάγεται μία διαδοχική χρήση, η προσέγγιση θα πρέπει να θεωρείται ορθότερα ως ένας «τρόπος σκέψης» για τον προγραμματισμό της βιώσιμης κινητικότητας. Η έρευνα πίσω από την αρχή των τεσσάρων βημάτων από τον Ekman κ.ά. (1996) υπογραμμίζει τη σημασία της συνεχούς μείωσης της εξάρτησης των μηχανοκίνητων μεταφορών, με προτεραιότητα στις πιο βιώσιμες μορφές μεταφορών και αποτελεσματική χρήση του υπάρχοντος συστήματος κινητικότητας, προκειμένου να μειωθεί η ανάγκη μεγάλων ανακατασκευών ή κατασκευή νέων οδικών υποδομών. Η αρχή των τεσσάρων βημάτων διασφαλίζει ότι τα κατάλληλα μέτρα συνδυάζονται σε δέσμες μέτρων για την αύξηση της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας στον προγραμματισμό του ΣΒΑΚ.



Πηγή: Trivector

Για να κατανοήσετε πώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί η αρχή των τεσσάρων βημάτων, θα πρέπει να κατανοήσετε πώς εξετάζουμε διαφορετικά είδη μέτρων μέσα στα τέσσερα διαφορετικά βήματα. Στο σχήμα 7 ένας συνοπτικός οδηγός αναφοράς παρουσιάζει διαφορετικά είδη μέτρων για κάθε βήμα.

Σχήμα 7: Τύποι μέτρων στα διάφορα βήματα της αρχής των τεσσάρων βημάτων.
Πηγή: Σουηδική Αρχή Μεταφορών κ.ά. (2014).



Βήμα 1

Φόροι, τέλη και επιδοτήσεις
Διαχείριση της κινητικότητας (επηρεάζοντας τη νοοτροπία μέσα από πληροφορίες και επικοινωνία)
Σχεδιασμός, Τοπική προσαρμογή
Κανονισμοί
Νομοθεσία



Βήμα 2

Χρέωση
Λειτουργία
Σχεδιασμός
Προτεραιότητες
Οικονομικά κίνητρα, κανονισμοί, νομοθεσία
κανόνες κυκλοφορίας, οδικές πινακίδες, κ.λπ.
Μέτρα προστασίας
Εύρος υπηρεσιών
Τεχνολογία, συμπεριλαμβανομένων ευφυών συστημάτων μεταφορών (ITS)



Βήματα 3 και 4

Μέτρα για την ανάπτυξη των υποδομών για:
-την κυκλοφορία πεζών και ποδηλατών
-τις δημόσιες μεταφορές σε δρόμους και σιδηροδρόμους, ελαφρύς σιδηρόδρομος, μετρό, τραμ
-την κυκλοφορία αυτοκινήτων
-τις μεταφορές στους δρόμους και στις σιδηροτροχιές

Η δομή τεσσάρων βημάτων μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως σταθμός ελέγχου, αφού έχει αναπτυχθεί ένας κατάλογος από μέτρα τα οποία είναι εφικτά και αποτελεσματικά. Τοποθετήστε τα μέτρα που αποσκοπούν στην ανάπτυξη των υποδομών στα βήματα τρία και τέσσερα και μοιράστε τα υπόλοιπα μέτρα μεταξύ των βημάτων 1 και 2. Μετά από αυτό θα είναι σαφές εάν τα μέτρα επικεντρώνονται στην οικοδόμηση νέων υποδομών ή τη διαχείριση, το σχεδιασμό και τη ρύθμιση των βελτιώσεων πολιτικής.

Σύμφωνα με τον εμπειρικό κανόνα θα πρέπει να σιγουρευτείτε ότι πάντα θα εξετάζετε αν υπάρχουν αρκετά μέτρα στο βήμα 1 και 2. Το επόμενο βήμα είναι να εξετάσουμε τις προκλήσεις και να δούμε τι είδους μέτρα μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων.

Η χρήση αυτής της δομής μπορεί δυνητικά να οδηγήσει στην αντιμετώπιση/επίλυση προκλήσεων χωρίς την ανάγκη δαπανηρών

μέτρων υποδομής. Επίσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για το σχεδιασμό δεσμών μέτρων, Ένα σχηματικό παράδειγμα αυτού παρουσιάζεται στο σχήμα 8. Οι δέσμες μέτρων μπορούν να δημιουργηθούν με την προσθήκη μέτρων που στοχεύουν στην επίλυση μιας συγκεκριμένης πρόκλησης εντός μίας δέσμης.

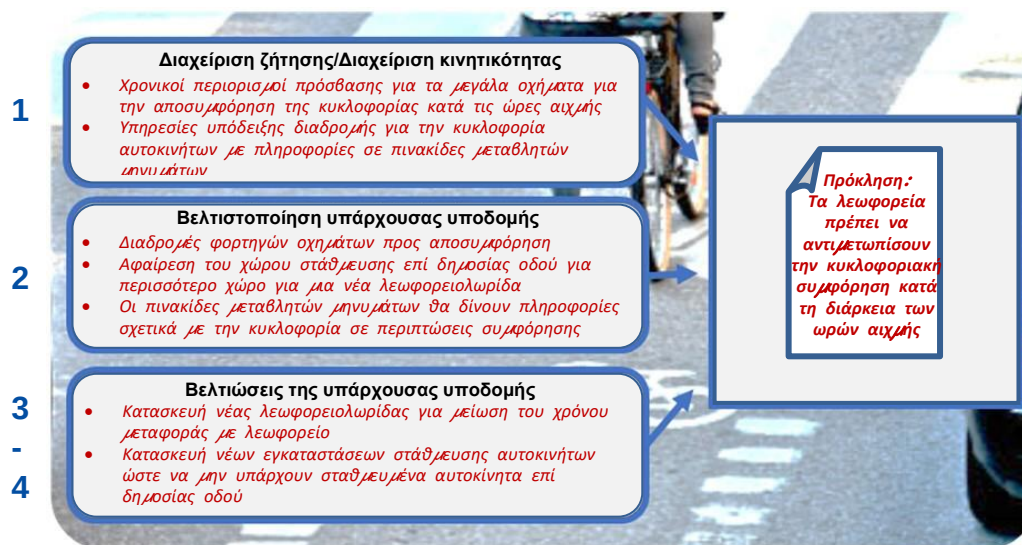
Σύμφωνα με τη θεωρία που βρίσκεται πίσω από την αρχή των τεσσάρων βημάτων, είναι σημαντικό να περιγράψουμε τις εξαρτήσεις μεταξύ των διαφόρων μέτρων στις δέσμες μέτρων. Αυτό θα πρέπει να αναλυθεί όσον αφορά το χρόνο, αλλά και όσον αφορά τις συνέπειες της συνέργειας. Για παράδειγμα, μπορεί να είναι κατάλληλο να εφαρμοστούν τα μέτρα του βήματος 1 και 2 το συντομότερο δυνατό και στη συνέχεια να παρακολουθούνται τα αποτελέσματα. Τα άλλα μέτρα εντός της δέσμης μπορούν στη συνέχεια να επανεξεταστούν και να εφαρμοστούν ή να τεθούν εκτός προτεραιότητας (Σουηδική Αρχή Μεταφορών κ.ά. 2014).

Σχήμα 8: Πώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί η αρχή των 4 βημάτων στη δημιουργία δεσμών μέτρων.
Πηγή: Σουηδική Αρχή Μεταφορών κ.ά. (2014).



Για παράδειγμα, αυτή η μέθοδος μπορεί να εφαρμοστεί στην πρόκληση που περιγράφεται στο σχήμα 4 προκειμένου να επεξηγηθεί πώς μια δέσμη μέτρων αποτελείται από μέτρα μέσα σε διαφορετικά βήματα (βλέπε σχήμα 9).

Σχήμα 9: Παράδειγμα δέσμης μέτρων για την αντιμετώπιση μιας τοπικής



Πηγή: Trivector

Από τα επιλεγμένα μέτρα, μία δέσμη που εκτείνεται σε διάφορα πεδία πολιτικής έχει σχεδιαστεί στο σχήμα 9. Η κύρια πρόκληση που αντιμετωπίζει η δέσμη είναι η συμφόρηση στις δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά υπάρχουν και άλλες εφικτές συνέργειες, όπως η μειωμένη ατμοσφαιρική ρύπανση και η αυξημένη ελκυστικότητα των δημόσιων συγκοινωνιών σε σύγκριση με τα ιδιωτικά αυτοκίνητα.

Ανάπτυξη σχεδίου δράσης

Αφού οριστούν τα μέτρα και οι δέσμες μέτρων, το επόμενο βήμα είναι η επεξεργασία και η εφαρμογή των επιλεγμένων μέτρων και δεσμών μέτρων. Στο πλαίσιο των SUMPs-Up, οι αρχές και οι κατευθυντήριες οδηγίες για τα σχέδια δράσης ΣΒΑΚ έχουν αναπτυχθεί και παρουσιάζονται σε υλικό καθοδήγησης που διατίθεται στο διαδίκτυο (βλέπε Πλαίσιο 6).

Πλαίσιο 6: 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 ποιοτικά παραδείγματα και εργαλείων. Το υλικό αποτελεί συμπλήρωμα των κατευθυντήριων οδηγιών ΣΒΑΚ καθώς επίσης αποτελεί και προϊόν των SUMPs-Up, που είναι διαθέσιμο στην ακόλουθη διεύθυνση www.sumps-up.eu.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

Αλλαγές στην τιμολογιακή πολιτική των Δημόσιων Μεταφορών της Σόφιας - Η περίπτωση της Σόφιας

Τον Ιούνιο του 2016 Σόφια σχεδιάστηκε και δρομολογήθηκε στη Σόφια μία δέσμη μέτρων με στόχο την αύξηση των μετακινήσεων στις δημόσιες συγκοινωνίες. Η δέσμη αποτελείται από τέσσερα μέτρα τιμολόγησης και πληροφόρησης:

1. Μείωση του κόστους του ετήσιου εισιτηρίου για όλες τις γραμμές από 500 BGN σε 365 BGN. Χάρη σε αυτό το μέτρο, περισσότερες εταιρείες αγοράζουν ετήσια εισιτήρια για τους εργαζομένους τους.
2. Εισαγωγή νέου εισιτηρίου με την ονομασία "Metro +", το οποίο αποτελεί εισιτήριο για το μετρό και μία επιπλέον γραμμή λεωφορείου/τρόλεϊ/τραμ. Με την επέκταση του μετρό σε δύο από τις μεγαλύτερες συνοικίες στη Σόφια, πολλοί άνθρωποι άρχισαν να μετακινούνται με το μετρό. Συνήθως οι περισσότεροι άνθρωποι χρειάζονται μια επιπλέον γραμμή για να φτάσουν από το σπίτι στο μετρό ή από το μετρό στο χώρο εργασίας τους. Με την εισαγωγή αυτού του νέου εισιτηρίου μεταφοράς, περισσότεροι άνθρωποι άρχισαν να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς.
3. Εισαγωγή εισιτηρίου με διάρκεια τριών ημερών για όλες τις γραμμές λόγω της αύξησης των τουριστικών ροών.
4. Εκστρατείες ενημέρωσης σε μεγάλες εταιρείες και σχολεία.

Σε διάστημα έξι μηνών, από τον Ιούνιο του 2016 έως τον Δεκέμβριο του 2016, σημειώθηκε αύξηση κατά 48% στην αγορά των εισιτηρίων για τα μέσα μαζικής μεταφοράς (όλοι τα είδη εισιτηρίων).

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

Τομείς σχεδίων επέμβασης – Η περίπτωση της πόλης Σαν Σεμπασιάν – Ντονόστια

Η πόλη Σαν Σεμπασιάν – Ντονόστια το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει πέντε βασικές πολιτικές:

- Ενθάρρυνση μη μηχανοκίνητων τρόπων.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς σε σχέση με τα ιδιωτικά αυτοκίνητα.
- Επίτευξη καταλληλότερης κοινωνικής και περιβαλλοντικά βέλτιστης χρήσης του αστικού δημόσιου χώρου.
- Επιδρομή της συμπεριφοράς της κινητικότητας; των πολιτών.
- Συμβολή στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη.

Αυτές οι πέντε πολιτικές έχουν διασπαστεί σε αρκετούς τομείς σχεδίων επέμβασης. Κάθε τομέας έχει συγκεκριμένους στόχους οι οποίοι καλύπτονται από διαφορετικά πακέτα προγραμμάτων και μέτρα δράσης. Οι τομείς που περιλαμβάνονται στο σχέδιο είναι:

- Κινητικότητα πεζών
- Κινητικότητα ποδηλατών
- Δημόσια συγκοινωνία
- Διαχείριση της κυκλοφορίας
- Εμπορευματική κυκλοφορία
- Παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο /χώρο των πολιτών
- Στάθμευση
- Διαχείριση, στόλοι καθαρών οχημάτων
- Διαχείριση της κινητικότητας για ομάδες-στόχους
- Κατάρτιση και εκπαίδευση σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα
- Επικοινωνία, εκστρατεία ενημέρωσης και προώθηση
- Νέες χρήσεις γης
- Νέες υποδομές μεταφορών



Πηγή: Σαν Σεμπασιάν

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΟΛΕΩΝ - Παραδείγματα μέτρων εκκίνησης

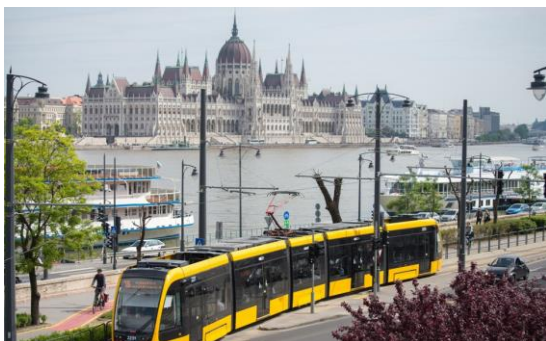
Ανάπτυξη ενοποιημένου δικτύου - Η περίπτωση της Βουδαπέστης

Η βασική υποδομή των αστικών μεταφορών αποτελείται από το σιδηροδρομικό και προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο, το μετρό και τα λεωφορεία καθώς και το κύριο οδικό δίκτυο, παρέχοντας διάφορες περιφερειακές και υπεραστικές συνδέσεις και συνδέοντας τις αστικές περιοχές. Περισσότερες συνδέσεις μπορούν να επιτευχθούν μέσω της εισαγωγής νέων συνδέσεων καθώς και μέσω της ασφαλούς και αξιόπιστης ανάπτυξης των υφιστάμενων δικτύων μεταφορών, της ανακατανομής των δημοσίων χώρων και της ανάπτυξης διατροφικών συνδέσεων έχοντας στο επίκεντρο τον επιβάτη. Η ολοκληρωμένη προσέγγιση είναι μια γενική απαίτηση για την ανάπτυξη του δικτύου. Το σχέδιο είναι διαθέσιμο στο αρχείο ΣΒΑΚ:

www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry//utility/tools/push_resource_file.php?uid=51245b09

Κατάλογος μέτρων:

1. Διαδρομές δημόσιων συγκοινωνιών που παρέχουν απευθείας συνδέσεις
2. Εκσυγχρονισμός του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου
3. Σύνδεση των διαχωρισμένων τμημάτων της πόλης με νέες γέφυρες του Δούναβη και ισόπεδες διαβάσεις μεταξύ οδικών και σιδηροδρομικών γραμμών
4. Κατασκευή των ελλειπόντων στοιχείων του οδικού δικτύου
5. Οδική ανακατασκευή με σύνθετη προσέγγιση
6. Συνεχές κύριο ποδηλατικό δίκτυο
7. Βελτίωση της διαλειτουργικότητας της ποδηλασίας, δημιουργία ενός δευτερεύοντος οδικού δικτύου φιλικό προς το ποδήλατο
8. Επέκταση του πλωτού δικτύου μεταφορών και των υποδομών εξυπηρέτησης
9. Ανάπτυξη ενός ευφυούς δικτύου υλικοτεχνικής υποδομής



Πηγή: BKK Βουδαπέστη

3.3 Γενικές οδηγίες για την ενσωμάτωση μέτρων και δεσμών μέτρων

Υπάρχουν πολλοί τρόποι αντιμετώπισης μιας συστηματικής και αποτελεσματικής προσέγγισης κατά την είσοδο στη διαδικασία επιλογής των μέτρων και δεν υπάρχει καμία μαγική συνταγή που να εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις. Μία συμβουλή είναι να επιλεγεί μία διαδικασία επιλογής μέτρων που έχει χρησιμοποιηθεί στο παρελθόν σε άλλα στρατηγικά πλαίσια της διοίκησης της πόλης. Με τον τρόπο αυτό, απαιτείται λιγότερη εκπαιδευτική προσπάθεια από τους ενδιαφερόμενους για τον τρόπο επιλογής των σχετικών μέτρων. Ωστόσο, ανεξάρτητα από τη μέθοδο για τη συστηματική επιλογή μέτρων, η δεύτερη συμβουλή είναι η συνεχής διασφάλιση ότι κανένας τομέας μέτρων δεν θα παραληφθεί στο έργο της αντιμετώπισης μιας τοπικής πρόκλησης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Οι μέθοδοι που περιγράφονται στο κεφάλαιο 3.1 ενδέχεται να είναι χρήσιμες και ένας πρώτος σύντομος έλεγχος των τομέων μέτρων που καλύπτονται μπορεί να γίνει με μια μάλλον μικρή προσπάθεια όσον αφορά το χρόνο και τους πόρους.

Με τη διεξαγωγή αυτών των μεθόδων εκτίμησης για τη συστηματική επιλογή των μέτρων, θα τεθεί ένα καλό θεμέλιο για τη δημιουργία δεσμών μέτρων, δεδομένου ότι υπάρχουν διαφορετικοί τύποι συνεργιών μεταξύ των διαφόρων τομέων μέτρων.

Όταν εισέρχεστε στη διαδικασία δημιουργίας δέσμης μέτρων, συνιστάται να ρίξετε μια πρώτη ματιά στα διάφορα παραδείγματα δεσμών που περιγράφονται στο κεφάλαιο 3.2 για να πάρετε μια ιδέα για πιθανές συνέργιες και οφέλη. Δεύτερον, συνιστάται να χρησιμοποιηθεί η αρχή των τεσσάρων βημάτων, διότι προωθεί αποδοτικά μέτρα, μέτρα που στοχεύουν στη βελτιστοποίηση του υφιστάμενου συστήματος και μέτρα που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς.

4. ΥΠΟΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

4.1 Αποτελέσματα από SUMP-Ups

Τα λοιπά αποτελέσματα από το SUMP-Up είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα του έργου www.sumps-up.eu.

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

4.2 Παραπομπές κειμένου

Bicycle Innovation lab (2012) Η πυραμίδα ανεστραμμένης κυκλοφορίας από το bicycle innovation lab.

www.bicycleinnovationlab.dk/?show=jpn&l=UK (πρόσβαση στις 22 Ιουνίου 2017)

Clark κ.ά. (2017) Περιγραφή και ταξινόμηση των μέτρων AM, συμπεριλαμβανομένων των παραγόντων που επηρεάζουν την αποτελεσματικότητά τους. Έκθεση έργου PASTA.

Ekman κ.ά. (1996) Ekman, L., Smidfelt Rosqvist, L. & Westford, P. (1996). Σύστημα κυκλοφορίας για καλύτερο αστικό περιβάλλον. Ενημερωτικό δελτίο 138. Τμήμα Μηχανικών Κυκλοφορίας, Πανεπιστήμιο Λουντ.

Evidence (2015) www.evidence-project.eu (πρόσβαση στις 11 Απριλίου 2017)

KonSULT (2015) Βάση γνώσεων για την αειφόρο χρήση αστικής γης και μεταφορών.

www.konsult.leeds.ac.uk (πρόσβαση στις 11 Απριλίου 2017)

Μάιος (2016) CH4ALLENGE 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)

ΟΟΣΑ (2002) Οδική Ταξιδιωτική Ζήτηση - Αντιμετώπιση της πρόκλησης. Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης. ISBN 92-64-19755-9.

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)

Σουηδική Αρχή Μεταφορών κ.ά. (2014) Στρατηγική επιλογή μέτρων, Ένα νέο βήμα για τον σχεδιασμό λύσεων μεταφοράς, Εγχειρίδιο. Αριθμός δημοσίευσης: 2013:176. ISBN: 978-91-7467-546-7. Ημερομηνία δημοσίευσης: Ιανουάριος 2014. Εκδότης: Σουηδική Αρχή Μεταφορών, Σουηδική ένωση τοπικών αρχών και περιφερειών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Εκτενής κατάλογος μέτρων

Οδηγός αναγνωστών: Ο παρόν 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, παρατίθεται ο σύνδεσμος όπου μπορείτε να βρείτε το μέτρο. Οι πηγές που χρησιμοποιούνται στον κατάλογο 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 της 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
<u>Ζώνες & οδοί διέλευσης πεζών</u>	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.	
<u>«Έξυπνη» διάβαση πεζών</u>	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 περιβάλλοντα χώρο αυτής, προειδοποιώντας τα οχήματα για την παρουσία πεζών και ενισχύοντας έτσι την ασφάλειά τους.	<u>Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα</u>
Αύξηση προσβασιμότητας σε ηλικιωμένους ή άτομα με ειδικές ανάγκες	Εξασφάλιση της προσβασιμότητας για ηλικιωμένους ή άτομα με ειδικές ανάγκες υπό τη μορφή ομαλής, ομοιόμορφης οδοστρώσεως, βυθισμένου άκρου οδοστρώματος και αδρών επιφανειών.	<u>Ασφάλεια και προστασία</u>

2. Αστικές εμπορευματικές μεταφορές (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<u>Διαδρομές και απαγορεύσεις φορτηγών οχημάτων</u>	Οι διαδρομές φορτηγών οχημάτων χρησιμοποιούνται για την επίτευξη θετικής πορείας καθορίζοντας τις διαδρομές που μπορούν να ακολουθήσουν τα φορτηγά οχήματα.	
<u>Σύστημα διαχείρισης στόλου για οδικές εμπορευματικές μεταφορές</u>	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).	
<u>Σύμπραξη εξασφάλισης ποιότητας εμπορευματικών μεταφορών</u>	Το συνθέστερο 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 μεταφοράς εμπορευμάτων σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο.	
<u>Συμβουλευτικές επιτροπές και φόρουμ σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές</u>	Η ίδρυση επιτροπών, συμβουλίων και φόρουμ για να δοθεί η ευκαιρία στους ενδιαφερόμενους 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.	<u>Αστική εμπορευματική εφοδιαστική</u>
<u>Διορισμός Διαχειριστή εφοδιαστικής αλυσίδας της πόλης</u>	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 φορέων και της δημόσιας αρχής· στόχος τους είναι ο συνδυασμός των αναγκών και των απαιτήσεων διαφόρων εταιρειών και επιχειρήσεων.	
<u>Χρονικοί περιορισμοί</u>	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 νυχτερινές 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. Αστικές εμπορευματικές μεταφορές (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Περιβαλλοντικοί περιορισμοί	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.	
Περιορισμοί πρόσβασης για μέγεθος/βάρος	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 συμφόρησης καθώς και στα οδικά ατυχήματα που προκαλούνται από μεγάλα φορτηγά.	
Τιμολόγηση (οδικά τέλη, τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, τέλη στάθμευσης)	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 συμφόρησης αφορούν μεταβλητά οδικά διόδια (υψηλότερες τιμές κάτω από συνθήκες συμφόρησης και χαμηλότερες τιμές ή ελεύθερη διέλευση σε ώρες με λιγότερη συμφόρηση) 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 συμφόρησης 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.	
Κίνητρα και επιδοτήσεις	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.	Αστική εμπορευματική εφοδιαστική
Προσαρμογή ζωνών φορτοεκφόρτωσης στο δρόμο	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.	
Περιοχές παράδοσης σε κοντινή απόσταση	Η έλλειψη χώρων στάθμευσης και φορτοεκφόρτωσης που αποσκοπούν στη λήψη εμπορευμάτων μπορεί να απαιτεί τη χρήση χώρων στάσης (ή κοντινών περιοχών παράδοσης). Ο στόχος 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.	
Σημεία παραλαβής	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 αποτυχιές 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.	
Αστικά κέντρα συγκέντρωσης	Το μέτρο αυτό συμβάλλει στη μείωση της κυκλοφορίας εμπορευματικών μεταφορών εντός μιας περιοχής-στόχου, προωθώντας έτσι τη συγκέντρωση μεταφοράς φορτίων σε έναν ή περισσότερους τερματικούς 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
Στροφή σε άλλους τρόπους μετακίνησης	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 ή βαν. 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.	Αστική εμπορευματική εφοδιαστική
Εκπαίδευση των υπευθύνων για την αστική κινητικότητα στις πόλεις σχετικά με τον ανεφοδιασμό και τις εμπορευματικές μεταφορές των πόλεων	Βελτίωση εκπαίδευσης στον τομέα του ανεφοδιασμού της πόλης για υπεύθυνους για την αστική κινητικότητα στις πόλεις σε περιφέρειες/δήμους.	
Ενσωμάτωση εφοδιαστικού σχεδιασμού στη χωροταξία	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
Συμβατό χρονοδιάγραμμα & υπηρεσία παροχής πληροφοριών	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.	Μαζικές επιβατικές μεταφορές
Ενημέρωση επιβατών σε πραγματικό χρόνο	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).	
Συστήματα προγραμματισμού μετακινήσεων	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.	
Πληροφορίες για πολυτροπικές μετακινήσεις & συμβουλές μετακινήσεων	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.	Εφαρμογή της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές
Υπόδειξη διαδρομής για ποδηλάτες	Λεπτομερής υπόδειξη διαδρομής από ποδηλάτες με σαφείς πινακίδες.	
Ενσωματωμένα συστήματα πλοήγησης	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 CIVITAS
Μέτρα αποφυγής ατυχημάτων	Περιορισμός ταχύτητας, επιβολή της τήρησης των ορίων ταχύτητας και επαρκής οδική σήμανση.	
Ασφάλεια πεζών και ποδηλατών	Η ασφάλεια των μη μηχανοκίνητων μετακινήσεων βελτιώνει σημαντικά τη βιωσιμότητα και τις μετακινήσεις στην πόλη.	
Διαβάσεις πεζών	Διαφορετικές διαβάσεις πεζών είναι διαθέσιμες προς εξέταση από τους συγκοινωνιολόγους και τους υπευθύνους 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 διασταυρώσεων και δρόμων "κοινόχρηστου χώρου".	
Συντήρηση οδικού δικτύου	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.	
Μέτρα αποσυμφόρησης της κυκλοφορίας	Η αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας αφορά τη χρήση φυσικών και ρυθμιστικών μέτρων για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και της επιτάχυνσης αυτών	Ασφάλεια και προστασία
Απρόσκοπτη κινητικότητα	Μέτρα για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των υφιστάμενων συστημάτων οπτικής καθοδήγησης και μέτρων για την συμπλήρωση των συστημάτων οπτικής 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 της 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 συντήρησης αυτού	Εξασφάλιση προσβασιμότητας 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 προς βέλτιστη συμμόρφωση.	

5. Διαχείριση κυκλοφορίας (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Συμβατικές πινακίδες σήμανσης	Κατακόρυφη σήμανση - διάφοροι τύποι κατακόρυφων πινακίδων με κείμενο ή γραφικές εικόνες, οδική σήμανση προς ενημέρωση, ρύθμιση ή προειδοποιητικές οδικές σημάνσεις - που παρέχονται για τη διοχέτευση της κυκλοφορίας και για τη μεταφορά προειδοποιήσεων, κανονιστικών απαιτήσεων ή βασικών πληροφοριών. Διάφορες οδικές σημάνσεις - συμπεριλαμβανομένων οδικών σημάτων, προσωρινών πινακίδων και φωτών που παρέχονται ως πρόσθετη προειδοποίηση σε περιπτώσεις επικίνδυνων εμποδίων.	
Διαχείριση κυκλοφορίας συμβατικών οχημάτων	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 χρησιμεύουν 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.	Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης
Έλεγχος αστικής κυκλοφορίας	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.	
Πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων	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.	
Ευφυή συστήματα μεταφορών	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.	Εφαρμογή της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές
Κέντρο συντονισμού κινητικότητας	Μια πλατφόρμα αφιερωμένη στην παροχή πληροφοριών και την πραγματογνωμοσύνη	Διαχείριση κινητικότητας

6. Φόροι και τέλη

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Σύστημα ναύλων	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.	
Φόρος	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.	Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης
Φόρος ιδιοκτησίας οχήματος	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 στόχων.	

7. Σχεδιασμός μετακινήσεων βάσει ισότοπου (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Εταιρικό σχέδιο κινητικότητας	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 <u>νοοτροπία των εργαζομένων σχετικά με τις μετακινήσεις</u> .	Διαχείριση κινητικότητας
Σχολική κινητικότητα	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.	
Λεωφορείο πεζών	Το Λεωφορείο πεζών ενθαρρύνει τα παιδιά να περπατούν σε ομάδες από και προς τα νηπιαγωγεία/δημοτικά σχολεία.	Ασφάλεια και προστασία
Λεωφορείο ποδηλατών	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.	
Εκπαίδευση	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.	Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα
Διερεύνηση σχολικών διαδρομών	Εξέταση των σχολικών διαδρομών για την εξεύρεση πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων και την ιεράρχηση των μέτρων.	Ασφάλεια και προστασία

8. Ανακατανομή του οδικού χώρου (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Λωρίδες οχημάτων υψηλής πληρότητας	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.	Μαζικές επιβατικές μεταφορές
Κατασκευή νέων οδών	Η οδοποιία έχει τον απλό στόχο να παρέχει πρόσβαση σε περιοχές που δεν ήταν προσίτες μέσω μηχανοκίνητου οχήματος, μειώνοντας τον όγκο κυκλοφορίας σε μια περιοχή και μεταφέροντάς τον σε άλλη ή αυξάνοντας τη χωρητικότητα.	Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης
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
Συστήματα διαχείρισης για οδικές εμπορευματικές μεταφορές	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.	
Προτεραιότητες λεωφορείων	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.	
Κανονιστικό πλαίσιο λεωφορείων	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.	
Επίπεδα ναύλων	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.	
Μειωμένοι ναύλοι	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.	
Γενικές βελτιώσεις για την προσβασιμότητα	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).	Μαζικές επιβατικές μεταφορές
Εργατικά εισιτήρια για τα δημόσια μέσα μεταφοράς /μειωμένα εποχικά εισιτήρια	Τα εργατικά εισιτήρια είναι μηνιαία ή ετήσια εποχικά εισιτήρια, που αγοράζονται από μία ένωση μεταφορών από δημόσιους ή ιδιωτικούς οργανισμούς για τους υπαλλήλους τους.	
«Κατά παραγγελία» υπηρεσίες δημόσιας μεταφοράς	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.	
Αναδιοργάνωση των δρομολογίων των μέσων μαζικής μεταφοράς	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.	
Ειδικές προσφορές εισιτηρίων για μαθητές	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	Καθαρά καύσιμα και οχήματα
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	Μαζικές επιβατικές μεταφορές
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	Διαχείριση κινητικότητας

10. Εξατομικευμένος σχεδιασμός ταξιδιού (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Ευέλκτο ωράριο εργασίας	Το ευέλκτο ωράριο εργασίας αναφέρεται στην πρακτική των εργοδοτών να επιτρέπουν στους υπαλλήλους να διαμορφώνουν το πρόγραμμά τους.	
Εξατομικευμένος σχεδιασμός ταξιδιού	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.	
Τηλεπικοινωνίες	Η τηλεργασία αναφέρεται γενικά σε μια επίσημη συμφωνία μεταξύ των εργαζομένων και των εργοδοτών 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.	
Σύμβουλος Κινητικότητας/Διαχείριση Κινητικότητας	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).	Διαχείριση κινητικότητας
Εκπαίδευση σχετικά με την κινητικότητα	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 ενημερώνει τους νέους για τις δυνατότητες των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και να τους μάθει πώς να τις χρησιμοποιούν.	
Εξατομικευμένη υποστήριξη ταξιδιωτών (ΕΥΤ)	Η εξατομικευμένη υποστήριξη ταξιδιωτών (ΕΥΤ) στοχεύει στην υποστήριξη της αλλαγής της συμπεριφοράς των επιβατών ή των επιβατών που μετακινούνται σε ομάδες. Συχνά, οι συμμετέχοντες του ΕΥΤ 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.	
Τηλεργασία	Η τηλεργασία είναι ένας γενικός όρος για τη χρήση τηλεπικοινωνιών όπως τηλέφωνο, τηλεμοιτυπία, 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	Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα

11. Στάθμευση (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Στάθμευση & αποθήκευση ποδηλάτων	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.	
Θέσεις σταθμεύσεως αυτοκινήτων εκτός δημοσίων οδών	Πρόκειται για ειδικές εγκαταστάσεις (πολυώροφες) ή μια περιοχή που προορίζεται για στάθμευση. Η παροχή αυτή έχει σημαντικό αντίκτυπο στη χρήση του αυτοκινήτου.	
Κανονισμοί στάθμευσης	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.	Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης
Χρεώσεις στάθμευσης	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.	
Έλεγχοι χώρων στάθμευσης	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.	
Πρότυπα στάθμευσης	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.	
Χρεώσεις ιδιωτικών χώρων στάθμευσης	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.	
Συστήματα καθοδήγησης στάθμευσης	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.	Εφαρμογή της τηλεματικής στις οδικές μεταφορές
Διαχείριση χώρων στάθμευσης	Ο όρος «διαχείριση στάθμευσης» αναφέρεται στη διαδικασία ελέγχου του αριθμού, του κόστους ή/και της πρόσβασης σε χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων σε μια τοποθεσία.	Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης

Διαχείριση στάθμευσης συγκεκριμένου χώρου	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 CIVITAS
Συστήματα «γρήγορης μεταβίβασης σε λεωφορεία»	Το σύστημα «γρήγορης μεταβίβασης σε λεωφορεία» είναι δημόσια συγκοινωνία με λεωφορείο που προσφέρει πιο γρήγορο, πιο αξιόπιστο και πιο άνετο ταξίδι για τους επιβάτες σε σύγκριση με τις συμβατικές υπηρεσίες λεωφορείων.	
Υπηρεσίες λεωφορείων	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.	
Νέες σιδηροδρομικές υπηρεσίες	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.	
Νέοι σιδηροδρομικοί σταθμοί και γραμμές	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.	Μαζικές επιβατικές μεταφορές
Τερματικοί σταθμοί	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.	
Τραμ και ελαφρύς σιδηρόδρομος	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.	
Σχολικό λεωφορείο	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 CIVITAS
Λέσχες αυτοκινήτων	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.	
Κοινοχρησία αυτοκινήτου	Η έννοια της κοινοχρησίας αυτοκινήτου δεν είναι καινούργια, αλλά υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των τρόπων ανάπτυξης του συστήματος αυτού σε διάφορες χώρες. Η ανομοιότητα 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. Η κοινοχρησία αυτοκινήτου - ride sharing (ευρωπαϊκό όρος) σημαίνει ότι πάω κάποιον κάπου με το αυτοκίνητο. 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.	Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα
Συνεπιβατισμός	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).	
Κοινή χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων	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.	
Κοινή χρήση βαν	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 CIVITAS
<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. Ο πρώτος 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 κράνου/δωρεάν κράνος μαζί με πληροφορίες για την οδική ασφάλεια	
Διαφήμιση-MM και εκπώσεις για τους αρχάριους	Διαφήμιση-MM και εκπώσεις για τους αρχάριους	

15. Χωροταξικός σχεδιασμός

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
<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 συμβάλει 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>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>
<u>Χρήση της γης</u>	Βελτίωση των συνθηκών των δημοσίων συγκοινωνιών 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 CIVITAS
<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 μίας 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 παραγγελίες</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	
Λύσεις κοινού χώρου	Ελαχιστοποίηση διαχωρισμού μεταξύ ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και των οχημάτων.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>

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>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.	<u>Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης</u>

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 εφαρμοστεί σε βιομηχανικές περιοχές καθώς και σε κέντρα πόλεων	
Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	<u>Καθαρά καύσιμα και οχήματα</u>

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>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.	<u>Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα</u>
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 συμμόρφωσης (σύνδεσμος)

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

23. Καθαρότερα οχήματα (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Προώθηση οχημάτων χαμηλών εκπομπών άνθρακα	Προώθηση της χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών	Καθαρά καύσιμα και οχήματα
Καθαρότερα οχήματα και εναλλακτικά καύσιμα	Μείωση των ρυπογόνων εκπομπών από οχήματα	
Οικολογική οδήγηση	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 CIVITAS
Κοινή χρήση ποδηλάτων	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.	Τρόπος ζωής μη εξαρτώμενος από αυτοκίνητα
Κοινόχρηστα ποδήλατα	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.	
Ηλεκτρικά κοινόχρηστα ποδήλατα	Ηλεκτρικά κοινόχρηστα ποδήλατα	

25. Περιορισμοί πρόσβασης (σύνδεσμος)

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΠΕΔΙΟ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ CIVITAS
Φυσικοί περιορισμοί	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.	Στρατηγική διαχείρισης της ζήτησης
Ρυθμιστικοί περιορισμοί	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.	
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.	



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

