



START

ZA GRADOVE POČETNIKE

**Priručnik za
integraciju mjera i
paketa mjera Planova
održivemobilnosti u
gradovima (SUMP)**



Priručnik za integraciju mjera i paketa mjera Planova održive mobilnosti u gradovima

START

GRADOVI
POČETNICI

PODATCI O IZDAVAČU

Informacije

CIVITAS SUMPs-Up je projekt od 42 mjeseca financiran od strane Obzor 2020. Programa djelovanja Europske unije za istraživanje i inovacije prema sporazumu o bespovratnim sredstvima broj 690669. Projekt djeluje zajedno s tijelima za planiranje diljem Europe radi ubrzanja razvoja i primjene planova održive mobilnosti u gradovima te radi uvođenja čišćeg i boljeg prijevoza u gradove.

Izдавač

ICLEI – Lokalne uprave za održivost, Europsko tajništvo, Freiburg, Njemačka, izvršni direktor, Wolfgang Teubner.

Autor

Rasmus Sundberg (Trivector)

Suradnici

Björn Wendle, Hanna Wennberg (Trivector)

Recenzent

Lasse Brand (Rupprecht Consult)

Urednik

Joseph Marshment-Howell (ICLEI Europa)

Format

Stephan Köhler (ICLEI Europa)

Kontakti

SUMPs-Up Koordinator projekta

Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)

ana.dragutescu@iclei.org

Koordinator diseminacije projekta

Richard Adams (ICLEI Europe)

richard.adams@iclei.org

Zahvala

Ova publikacija je izrađena zahvaljujući doprinosima organizacija koje sudjeluju u SUMPs-Up projektu, a kojima se daje priznanje za njihov doprinos. Navedeni doprinosi su u tekstu uređeni radi postizanja odgovarajuće jasnoće i dužine istoga te kako bi se osigurala dosljednost sadržaja publikacije.

Ograničenje odgovornosti

Za stavove iznesene u ovoj publikaciji su odgovorni isključivo naznačeni autori te isti nužno ne predstavljaju stavove Europske komisije. .

Autorsko pravo

Sve slike koje sadrži ova publikacija predstavljaju vlasništvo organizacija ili pojedinaca koji su ih izradili. Sadržaj ove publikacije može biti umnožen i nadograđen. Međutim, isti mora biti pripisan CIVITAS inicijativi.

Siječanj 2018. godine



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp



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



SADRŽAJ

1. SAŽETAK	4
2. UVOD	4
2.1 Proizvod SUMPs-Up-a	5
2.2 Kontekst odabira mjere i pakiranje	5
2.3 Pregled uputa	6
3. START – ZAPOČINJANJE S RAZVOJEM SUMP-A	8
3.1 Izbor mjere kao dio postupka SUMP-a	8
3.2 Korak 1: Određivanje polazne točke	10
3.3 Korak 2: Izrada popisa mjera	12
3.4 Korak 3: Ocjenjivanje mjera	15
3.5 Korak 4: Opis i pribavljanje odobrenja za odabrane mjere	17
4. ZAVRŠNE NAPOMENE	22
4.1 Materijali SUMPs-Up-ova	22
4.2 Citirani navodi u tekstu	22
DODATAK I	24
Popis mjera	24

1. SAŽETAK

Ovaj priručnik pruža podršku projektantima u gradovima koji još nisu upoznati s planiranjem održive mobilnosti u gradovima i kojima je potrebna pomoć pri odlučivanju o tome kako započeti u smislu izbora mjere. Kao dodatni priručnik uz opće smjernice Plana održive mobilnosti u gradovima (SUMP), ovaj priručnik daje primjere i prijedloge za prvi SUMP, vrste mjera koje mogu biti značajne za SUMP, kako ocjenjivati mjere i kako pribaviti odobrenje za odabранe mjere.

U odnosu na postupak izbora mjera, ovaj priručnik opisuje četiri koraka za provođenje provjerenog popisa podesnih, učinkovitih mjera za gradaove početnike.

Prikaz 1: Četiri koraka za integrirani skup mjera u gradovima početnicima.

1. Određivanje polazne točke, pregled već primijenjenih mjera i stanje trenutnog prijevoznog sustava grada

2. Izrada popisa mjera, projektiranih na način da su u skladu s vizijom grada i ciljevima održivog gradskog planiranja te prioritetskim izazovima.

3. Ocjenjivanje mjera uz korištenje sustava ocjenjivanja radi identificiranja mjera koje su učinkovite i podesne za grad.

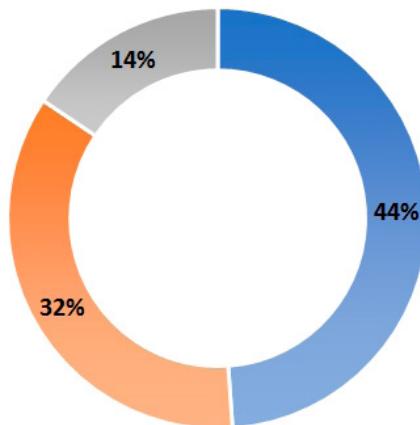
4. Opis i pribavljanje odobrenja za odabранe mjere.

Kao inspiracija i podrška prilikom izbora mjera, popis koji sadrži više od 140 mjera korištenih u kontekstu SUMP-a se nalazi sažet u Dodatku I.

2. UVOD

Unatoč europskoj podršci te mogućnostima stjecanja znanja u odnosu na Planove održive mobilnosti u gradovima (SUMP-ovi) koji su postali dostupni tijekom proteklih godina, prihvatanje SUMP-ova je relativno sporo. Anketom provedenom unutar SUMPs-UP-a u proljeće 2017. godine su prikupljeni odgovori 328 grada diljem Europe. U odnosu na status SUMP aktivnosti, 44% grada je navele kako uopće nemaju SUMP aktivnosti, da razmatraju razviti svoj prvi SUMP ili da su u postupku razvijanja svojeg prvog SUMP-a, pogledajte prikaz 2 (Chinellato et. al. 2017). Ovaj rezultat pokazuje da su mnogi europski gradi – gradi početnici kojima je potrebna podrška prilikom razvijanja njihovog prvog SUMP-a.

Prikaz 2: Status SUMP-aktivnosti u gradaovima koji sudjeluju u anketi CIVITAS SUMPs-Up projekta u 2017. godini (N=327; rezultati s obzirom na populaciju države). Potpuni prikaz rezultata ankete je dostupan na: www.sumps-up.eu/reports



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

Ovaj priručnik pruža podršku gradovima početnicima, na način da daje jasne i praktične smjernice u odnosu na odabir mjera i pakiranje. Dio težnje SUMPs-Up projekta je sistematizacija SUMP postupka, identificiranje najefikasnijih alata za planiranje i metoda SUMP postupaka te davanje smjernica u ključnim područjima bitnim za visoko kvalitetno, učinkovito i uspješno razvijanje SUMP-a.

2.1 Proizvod SUMPS-Up-a

Ovaj priručnik je proizvod projekta SUMPS-Up-a, pogledajte Okvir 1 radi poveznice s više informacija.

CIVITAS SUMPs-Up je projekt financiran od strane Europske unije koji povezuje europske gradove, istraživače, sveučilišta, organizacije za očuvanje okoliša, klimatološke institute, konzultante za prijevoz i stručnjake za mobilnost u jedinstvenu inicijativu koja pruža pomoć gradovima radi uvođenja čišćih, održivih rješenja mobilnosti. Projekt povezuje osam partnerskih organizacija i sedam gradova partnera te predstavlja jedan od tri projekta povezana s planovima održive mobilnosti u gradovima unutar CIVITAS 2020 inicijative Europske unije.

Ciljevi SUMPs-Up-a su:

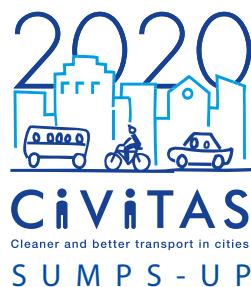
“Omogućiti nadležnim tijelima za planiranje mobilnosti diljem Europe da prihvate SUMP kao pristup strateškom planiranju diljem Europe, osobito u zemljama gdje je prihvat nizak i negativni učinci prijevoza su snažni.

Okvir 1: SUMPs-Up

SUMPs-Up je projekt koji traje u razdoblju od 2016. godine do 2020. godine te ima cilj izraditi nekoliko popratnih materijala i obuka za gradove koji žele razviti SUMP.

- Gradovi u doseg: 600 gradova će biti dosegnuto tijekom trajanja projekta. Kod gradova u dosegu će naglasak biti na izgradnji kapaciteta.
- Gradovi u Inovacijskoj razvojnoj skupini: 100 gradova će postati članovi Inovacijske razvojne skupine. Skupina će omogućiti značajnu razmjenu znanja između suradnika te će biti podijeljena na grupu stručnu grupu i rukovodeću grupu.

Za više informacija, novosti i popratne materijale posjetite: www.sumps-up.eu



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

2.2 Kontekst odabira mjere i pakiranje

Odabir mjere i pakiranje su vrlo važni dijelovi cijelokupnog postupka razvoja SUMP-a. Politike mobilnosti i mjere su u središtu pristupa planiranju za planiranje održive mobilnosti u gradovima. Opći postupak u odnosu na ovaj predmet je daljnje opisan u SUMP smjernicama, pogledajte poveznicu u Okviru 2.

Odabir mjera može biti zahtjevan zadatak iz više razloga, kako je opisano u priručniku za odabir mjere razvijenom unutar europskog projekta CH4LLENCE. Primjerice, postoji širok raspon mogućih mjera koje mogu učiniti postupak odabira složenim, mnoge zainteresirane strane su unaprijed stvorile predodžbe što učiniti te odabrane mjere moraju biti podesne za primjenu (svibanj, 2016.).

Opća smjernica i informacije dostupne u odnosu na odabir mjere (vidjeti Okvir 2) čine snažan temelj za način kako pristupiti postupku odabira mjere.

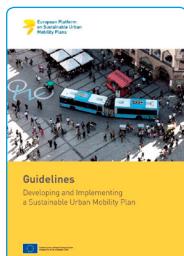
Međutim, smjernica mora biti bolje prilagođena za praktičare u različitim tipovima gradova. Širok raspon gradova s različitim uvjetima u Europi podrazumijeva da izazovi u svezi odabira prave vrste mjere ovise o tome koliko je grad razvijen s obzirom na planiranje održive mobilnosti u gradovima, ali također i o polaznoj točki svakog grada. Tri priručnika o integraciji mjera i paketa mjera izdani od strane SUMPs-Up-a pružaju ciljanu smjernicu za gradove s različitim razinama SUMP iskustva.

Okvir 2: Smjernice za planiranje SUMP-a

Smjernice: Razvijanje i primjena Plana održive mobilnosti u gradovima

SUMP smjernice su dostupne na ELTIS platformi, www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines.

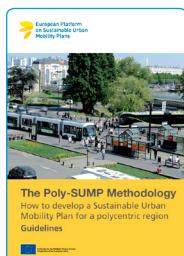
Ove smjernice su namijenjene za gradski prijevoz, za praktičare u području mobilnosti i ostale zainteresirane strane uključene u razvoj i primjenu Plana održive mobilnosti u gradovima.



Smjernice predstavljaju koncept i koristi Planova održive mobilnosti u gradovima te sadrže opis 11 koraka SUMP-postupka (Rupprecht Consult, 2014.).

Poly-SUMP metodologija: Kako razviti Plan održive mobilnosti u gradovima za policentričnu regiju: Smjernice

Na temelju SUMP postupka također postoje smjernice koje se odnose na pitanje kako razviti Plan održive mobilnosti u gradovima za policentričnu regiju. www.eltis.org/sites/eltis/files/tool/polysump-sump-guidelines-final.pdf

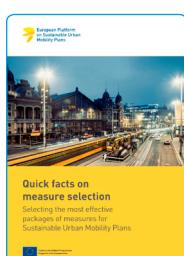


Odabir mjere: Odabiranje najučinkovitijih paketa mjera

Za više informacija u svezi teorije i argumenata koji stoje iza odabira mjere, pogledajte

Odabir mjere – Odabiranje najučinkovitijih paketa mjera za Planove održive mobilnosti u gradovima

Publikacija izrađena u CH4LLENCE projektu daje sveobuhvatan uvod u predmet odabira mjera, kako je odabir mjere bitan dio planiranja održive mobilnosti u gradovima te koji argumenti i glavna ograničenja se odnose na odabir mjere. www.sump-challenges.eu/kits



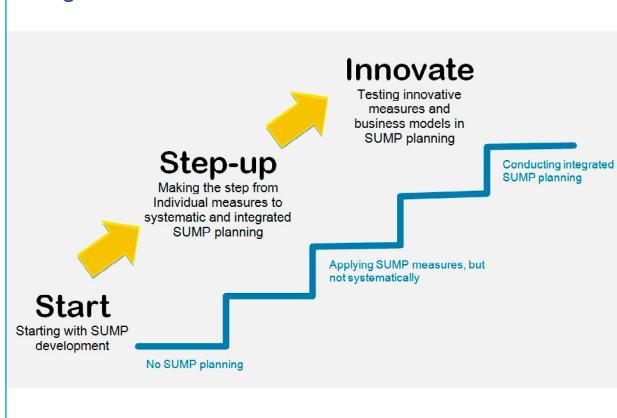
2.3 Pregled priručnika

CIVITAS SUMPs-Up projekt je razvio tri priručnika za integraciju mjera i paketa mjera u SUMP-u. Zadatak priručnika je pružiti podršku gradovima koji slijede ili žele slijediti pristup temeljen na mjeri radi sveobuhvatnog planiranja te koji žele razviti mjere i pakete mjera kao dio njihovog postupka SUMP-a. Priručnici su usredotočeni na specifične izazove s kojima bi se gradovi s različitom razinom zrelosti i iskustva s obzirom na planiranje SUMP-a mogli susresti u postupku odabira mjere. Kao što je prikazano niže u prikazu 1, tri priručnika su pripremljena na način da pruže pomoć gradovima koji: počinju s razvojem SUMP-a (Start verzija priručnika), koji čine korak od individualnih mjera prema sistematičnom i integriranom planiranju SUMP-a (Korak naprijed verzija priručnika) ili testiraju inovativne mjere i poslovne modele u planiranju SUMP-a (Osmišljanje inovacija verzija priručnika). Gradovi također mogu pronaći poticaj u svakom priručniku neovisno kojoj razini trenutno pripadaju.

Svaki priručnik slijedi istu strukturu. Prvo, uvodni dio daje pregled konteksta odabira mjera i pakiranja u SUMP-u. Drugo, glavni dio se sadrži od stvarnog priručnika u „Start“, „Korak naprijed“ ili „Osmišljanje inovacija“ verziji. Treće, završne napomene upućuju na ostale relevantne izvore znanja i inspiracija. Inspiracija je prezentirana u zelenim i žutim okvirima, preporuke za „što učiniti“ su prikazane u tabelama i plavim prikazima, dok su primjeri prikazani crvenim tekstom u tabelama i prikazima.

Priručnici su dizajnirani da budu korišteni kao izvor znanja i nadahnuća za gradske projektante i ostale osobe uključene u postupak SUMP-a. U priručnicima se ne navodi da oni predstavljaju jedinu valjanu formulu za odabir mjere i pakiranja za svaki grad, nego su izvedeni više kao sredstvo za usmjeravanje i nadahnuće u postupku integriranja mjera i paketa mjera u SUMP-u. Oni su osobito usmjereni na kako ispuniti specifične preduvjete, izazove i ciljeve grada u tom postupku.

Figure 3: Schematic overview of the three manuals.



Start – započinjanje sa SUMP razvojem (ovaj priručnik)

Ovaj priručnik daje smjernice gradovima koji žele započeti s razvojem SUMP-a. Navedeni gradovi tipično žele napraviti korak od svakodnevnog poslovanja koje se sastoji od „održavanja situacije“ prema strateškom planiranju za održivu mobilnost u gradu. Ciljanu grupu čine gradovi koji još nisu upoznati s planiranjem održive mobilnosti u gradovima te im je potrebna podrška u odnosu na to odakle krenuti s obzirom na odabir mjere.

Problemi koje treba riješiti su kako krenuti od temelja s dugoročnim, strateškim planiranjem za odabir mjere, kako ostvariti trenutačni učinak od odabranih mjeru te kako postići ravnotežu između ambicije SUMP planiranja i kapaciteta gradske administracije.

U usporedbi s drugim raspoloživim smjernicama, Start priručnik preporuča pojednostavljeni pristup koji ublažava početne prepreke za gradove koji započinju sa SUMP planiranjem. To je potrebno iz razloga što relevantne informacije, kao što su kvantitativni podatci, modeli prometa i opsežne analize ponekad nedostaju u slučaju gradova početnika, a što može učiniti nepraktičnima pristupe naprednom odabiru mjeru preporučenim u drugim smjernicama.

Korak naprijed (Step-up) – Ostvarivanje koraka od pojedinačnih mjera prema sistematičnom i integriranom planiranju SUMP-a

Ovaj priručnik pruža podršku gradovima koji su upoznati s planiranjem održive gradske mobilnosti. Tipičan grad spreman za unapređivanje već primjenjuje karakteristične mjeru SUMP-a, ali još ne sistematično. Moguće je da su mjeru već primijenjene u odnosu na jedan ili više problema, područja politike i/ili vrsta prometa. Grad bi želio proširiti svoje planiranje SUMP-a radi postizanja sinergije te zbog sinkronizacije mjeru između različitih područja politike ili ostalih sektora politike.

Problemi koje treba riješiti su kako primijeniti sistematičan i učinkovit pristup prilikom odabira mjeru, kako pronaći sinergiju između različitih vrsti mjeru i područja politike, kako prilagoditi nova područja mjeru u ono što je unutar grada već učinjeno te pronaći načine za postizanje veće sistematičnosti prilikom pakiranja mjeru.

Osmišljanje inovacija (Innovate) – testiranje inovativnih mjeru i poslovnih modela u planiranju SUMP-a

Ovaj priručnik pruža podršku gradovima koji imaju iskustva u SUMP planiranju, primjerice oni koji su već razvili drugu ili treću generaciju svojih SUMP-ova. Tipičan ciljni grad je integrirao planiranje SUMP-a s ambicioznom vizijom i ciljevima. Grad ima sistematičan način pristupa odabiru mjeru unutar širokog spektra područja politike, ali mu je potrebno usmjeravanje u odnosu na to kako odabrati i primijeniti inovativne mjeru i poslovne modele kako bi dosegnuo slijedeću razinu razvoja unutar planiranja SUMP-a.

Problemi koje treba riješiti su kako pronaći nove načine daljnog razvijanja odabira mjeru i integracije, osobito kako pronaći načine kako zajedno s ostalim akterima (unutar grada, regije, drugih gradova, privatnog sektora, i drugih javnih organizacija) osmislići radnje radi razvoja uistinu inovativnih mjeru.

3. START – ZAPOČINJANJE S RAZVOJEM SUMP-A

3.1 Odabir mjere kao dio postupka SUMP-a

Ovisno o stadiju razvoja postupka SUMP-a u kojem se grad nalazi, odabir mjere mora biti uzet u obzir na različite načine. U ranijim stadijima je važno provesti analizu postojećih mjeru, ciljeva, problema i trendova. Kad grad započne s razradom plana, bitno je identificirati i analizirati odgovarajuće tipove mjera politike, radi razvoja detaljnih specifikacija politike mjera i paketa te provesti procjenu predloženih mjera i paketa. U trenutku kad grad dosegne stadij primjene plana, suglasnost u odnosu na odgovornosti i pakete mjeru je od iznimne važnosti. (svibanj, 2016.).

Bitno je započeti s raspravljanjem o identificiranju podesnih kad grad želi sa svakodnevnom administrativnog pristupa prijeći na više održivo, dugoročno strateško planiranje. Usredotočenost na pronalaženje čvrstih temelja za isplative i izvedive mjeru može pomoći gradovima početnicima da naprave veliki korak prema rješavanju prioritetnih izazova. Pakiranje mjeru je također važno, međutim fokus ovog priručnika je na odabiru mjeru kao uobičajenog prvog koraka za gradove početnike.

Prije započinjanja s postupkom odabira mjeru, osobito se preporučuje stvoriti konkretnu ideju među projektantima s obzirom na specifične izazove, viziju i ciljeve, kao i utvrditi opće razumijevanje izazova i vizija/ciljeva među političarima u gradu. Postoje dva pitanja na koja je potrebno dati odgovor.

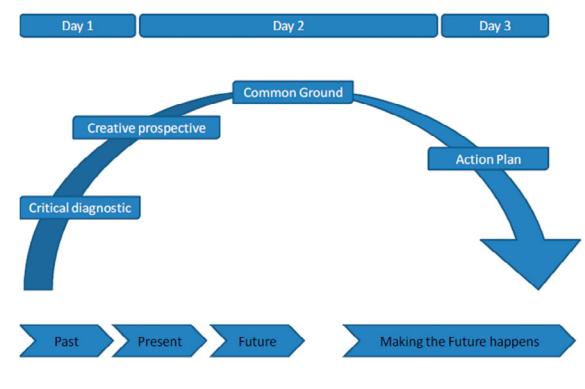
1. Vizija i ciljevi: Da li grad ima viziju i jasne ciljeve s obzirom na planiranje SUMP-a? Da li postoji suglasnost između projektanata i političara s obzirom na viziju/ciljeve?

2. Izazovi i problemi: Da li su neki izazovi i problemi hitnije naravi od drugih? U tom slučaju je potrebno fokusiranje na mjeru koje se odnose na te prioritetne izazove i probleme prilikom izrade liste mjeru. Primjer uobičajenih izazova: onečišćenje zraka i buka, zagušenost prometom/cestovni prostor, sigurnost prometa, klimatske promjene, javno zdravlje i aktivna mobilnost, te socijalna uključenost i dostupnost.

Ukoliko na navedena dva pitanja još nisu dani odgovori, snažno se preporučuje uložiti više vremena na pripremnu fazu te fazu određivanja ciljeva u postupku SUMP-a (to je dodatno opisano u SUMP Smjernicama, pogledajte Okvir 2). Gradovima početnicima koji trebaju učvrstiti zajedničku viziju /ciljeve za njihovo planiranje SUMP-a se također preporučuju provesti prvi korak Radionice za istraživanje sutrašnjice (dan 1 i dan 2), pogledajte Okvir 3.

Okvir 3: Radionica za istraživanje budućnosti

Radionica za istraživanje sutrašnjice je alat za uspješnije donošenje odluka. Ovaj alat može biti koristan u slučaju da jedan od elemenata (vizija, ciljevi, izazovi i određenje problema) treba biti više kvalitete prije ulaska u postupak izbora mjeru. Trodnevna radionica je osmišljena s ciljem da se odredi polazišna osnova od koje će se krenuti, ali i da se pripremi načrt plana djelovanja. Ovisno tome u kojem stadiju se grad nalazi s obzirom na postupak, alat može biti prilagođen da odgovara svrsi kao dodatak uobičajenom postupku odabira mjeru. Za više informacija kako isplanirati i razraditi Radionicu za istraživanje budućnosti za SUMP, pogledajte [praktični vodič](#) (Missions Publiques, n.d.).



Četiri koraka za integraciju mjeru

Prepostavljajući da na gore navedena pitanja 1 i 2 može biti odgovoreno, integracija mjeru u SUMP-u za gradove početnike može biti provedena u četiri koraka (pogledajte prikaz 5). Ukoliko radna skupina odgovorna za razvoj SUMP-a u ovoj fazi još nije odabrana, vrijeme je za odabir skupine s dovoljno znanja u odnosu na mjeru mobilnosti te gradsku organizaciju.

Prikaz 5: Četiri koraka za integrirani skup mjera u gradovima početnicima

1. Određivanje polazne točke, pregled već primijenjenih mjera i stanje trenutnog prijevoznog sustava grada

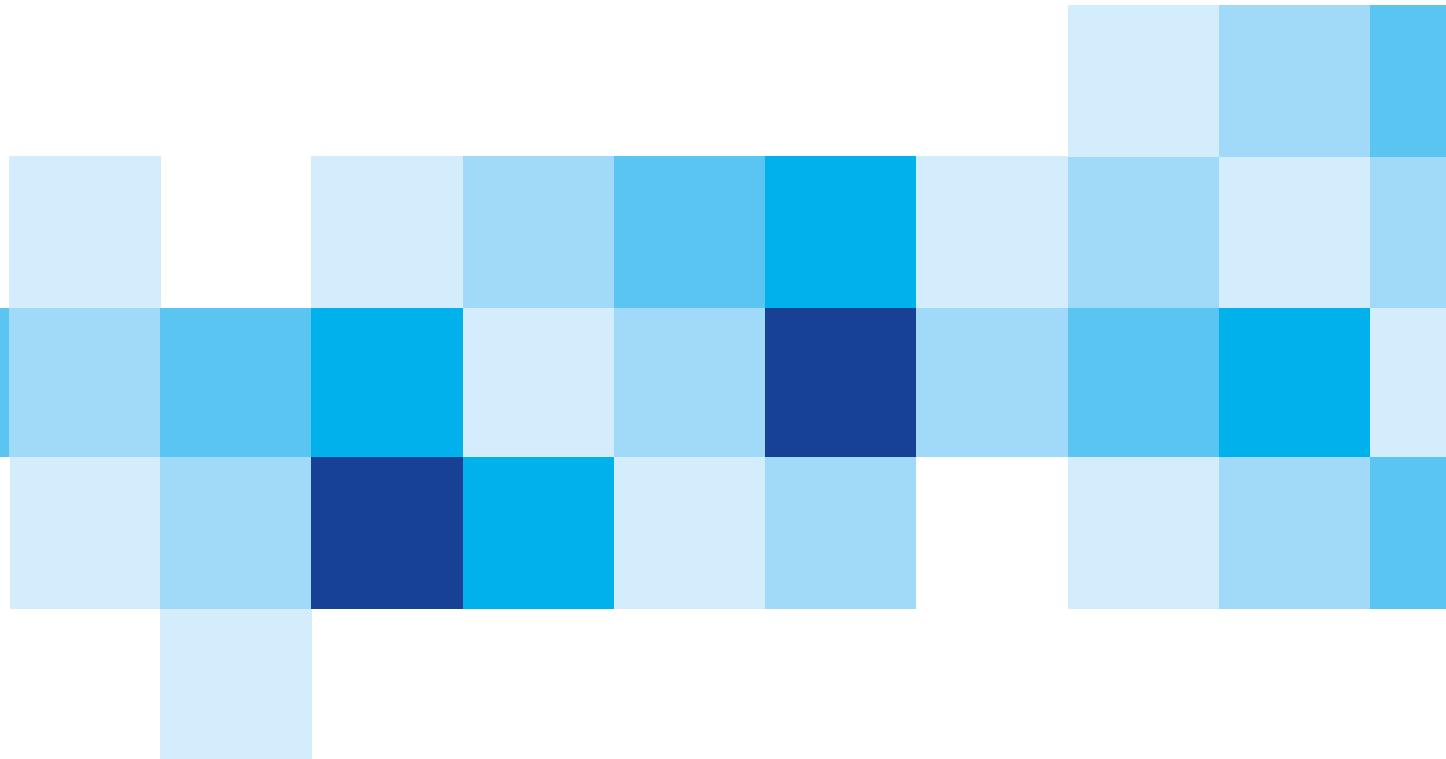
2. Izrada popisa mjera, projektiranih na način da su u skladu s vizijom grada i ciljevima održivog gradskog planiranja te prioritetskim izazovima.

3. Ocjenjivanje mjera uz korištenje sustava ocjenjivanja radi identificiranja mjera koje su učinkovite i podesne za grad.

4. Opis i pribavljanje odobrenja za odabrane mjere

U sljedećim poglavljima, na temelju navedenih koraka 1-4, priručnik daje smjernice za učinkovit postupak odabira mjeru koji je primjereno gradovima s malim iskustvom u razvoju SUMP-a. Predstavljene metode pružaju strukturu za način pripreme valjane liste mjera koja je prilagođena sljedećim trima značajkama:

1. **Stanje prometnog sustava**: Kakvo je stanje postojećeg prometnog sustava s obzirom na različite vrste prometa? Da li grad ima dobru ili lošu infrastrukturu za različite vrste prometa?
2. **Mjere**: Da li su već odabrane ili primijenjene mjere za održiviju mobilnost u gradu? Uzeti u obzir također i mjere u svezi politike, primjerice da li grad ima biciklistički plan, program sigurnosti prometa ili druge planove/programe u svezi planiranja SUMP-a.
3. **Kapacitet gradske administracije**: Koje mogućnosti grad ima u odnosu na financiranje, ljudske resurse, i tehničke kompetencije? Ne smije se zaboraviti uzeti u obzir da mjeru mogu utjecati na dnevno održavanje te da mjeru mogu zahtijevati dugoročne obveze.



3.2 Korak 1: Određivanje polazne točke

Važno je uzeti u obzir status grada u odnosu na mjere za planiranje održive mobilnosti u gradovima. Analizirati polaznu točku te imati uvid u kapacitet grada, tabela analize može biti korištena, koja uključuje ključne elemente. Tabela analize prikazana niže može se koristiti radi analiziranja različitih elemenata prometnog sustava u gradu (vidjeti tabelu 1). Tabela se također može koristiti radi određivanja kakav kapacitete za primjenu mjera grad ima te kako trenutačno izgleda prometni sustav.

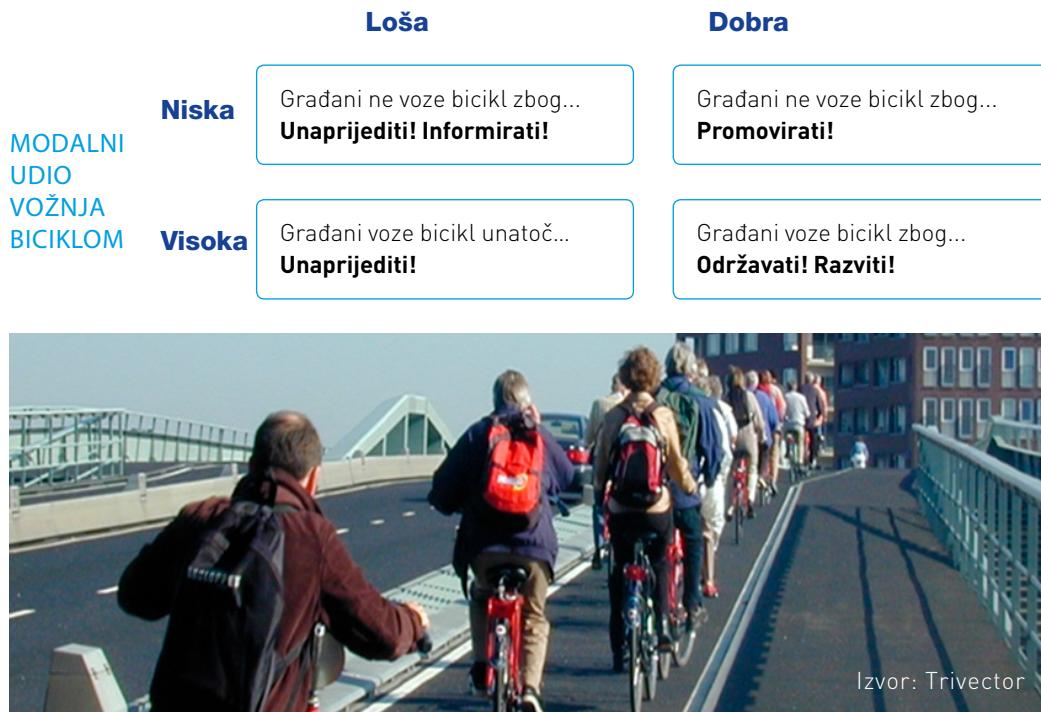
Na temelju pregleda danog u tabeli analize, slijedeći stadij je produbljivanje znanja o trenutnom stanju gradskog prometnog sustava. To može biti učinjeno sistematično za svaku vrstu prometa uz pomoć jednostavne usporedbe modalnog udjela infrastrukture prikazane za bicikliranje u prikazu 6. Ovakav pristup naglašava kvalitete infrastrukture za vrstu prometa (ocjene od dobar do loš) i korištenje od strane građana te razumijevanje te vrste prometa (ocjena od nisko do visoko) radi određivanja da li je gradu potrebno usredotočiti se na fizičke i/ili ne-fizičke (primjerice informacija i komunikacija).

Tabela 1: Primjer kako tabela analize može biti korištena radi definiranja stanja prometnog sustava te kako može pomoći pri odabiru vrste mjere.

FUNKCIJE/ VRS-TE PROMETA	MODALNI UDIO	KVALITETA	SIGURNOST, STANJE ZDRAVLJA I ZAŠTITE OKOLIŠA	TRENUTNO STANJE, PRIMJENA MJERA	ANALIZA
Hodanje	12%	Loša	Mnogo nezgoda na raskrižjima u blizini škola	Niska aktivnost	Mjere radi sigurnosti prometa su potrebne
Vožnja biciklom	7%	Srednja	Niska iskorištenost donosi male koristi	Rad na mapiranju biciklističke mreže je u tijeku. Nizak proračun za nove mjere.	Povećati proračun gradske administracije za mjere usmjerene na vožnju biciklom
Autobus/tramvaj/metro/laka gradska željeznica	16%	Dobra	Novi vozni park je uveden, manji utjecaj na kvalitetu zraka.	Visoka aktivnost, strategija javnog prijevoza je planirana.	Napredak u pravom smjeru, nastaviti tako
Automobil	65%	Dobra	Mnogo nezgoda između osjetljivih korisnika prometnice i automobila. Visoko korištenje utječe na kvalitetu zraka.	Visoka aktivnost, izgradnja nove zaobilaznice je u tijeku	Rad na prometu automobilima u gradskom centru kad zaobilaznica bude dovršena.
Postaje vlaka i veća prometna sjedišta	X	Dobra	Autobusna postaja nije smještena unutar područja na kojem bi bila dostupna pješice od postaje vlaka.	Niska aktivnost	Uključuje smještaj prometnih sjedišta u strategiju javnog prijevoza
Prijevoz tereta	X	Dobra	Autobusna postaja nije smještena unutar područja na kojem bi bila dostupna pješice od postaje vlaka.	Niska aktivnost	Povećanje kapaciteta gradske administracije
Analiza	Promet automobilom predstavlja dominatnu vrstu prometa	Osjetljivi korisnici prometnice se osjećaju nesigurno	Potrebno je da se mjere sigurnosti prometa usmjere na mnogo vrsta prometa	Poboljšanje kapaciteta je potrebno u nekoliko područja.	X

Prikaz 6: Strateški pristup prilikom odabira mjera gdje kombinacija fizičkih i ne-fizičkih (informacija i komunikacija) mjera je potrebna. Prikaz je temeljen na saznanjima od EU-projekta WALCYNG. Izvor: Hyden et al (1998).

INFRASTRUKTURA ZA VOŽNNU BICIKLOM



Razlog za korištenje ovog pristupa prilikom stupanja u postupak odabira mjere je izbjegavanje investiranja u neučinkovite mjere koje ne odgovaraju preduvjetima grada ili nisu u skladu s ciljem ili vizijom.

Slijedeći isti pristup, tabela 2 prikazuje primjer kako to primijeniti na nekoliko vrsti prometa. Koristite tabelu za slijedeća tri koraka:

1. Započnite s jednom vrstom prometa i označite stupanj koji najviše odgovara stanju infrastrukture. Ponovite navedeno za sve dostupne vrste prometa
2. Ocijenite rezultat i usporedite s prioritetnim ciljevima i izazovima
3. Usredotočite se na mjere koje su usmjerenе ka ispunjenju svrhe navedene unutar crvenih okvira u odabranom kvadratu

Tabela 2: Sistematičan pristup tome kako odrediti koju vrstu mjera razmotriti na temelju korištenja prometnog sustava. Primjer ukazuje da infrastrukturne mjere treba uzeti u obzir radi unapređenja te radi poticanja pješačenja.

TRANSPORT MODE	STATUS OF INFRASTRUCTURE				
	Poor	1	2	3	Good
Shared mobility	Poor	1	2	3	Good
Public transport	Poor	1	2	3	Good
Cycling	Poor	1	2	3	Good
Walking	Poor	1	2	3	Good

Low High

Modal share High

3.3 Korak 2: Izrada popisa mjera

Drugi korak postupka odabira mjera za SUMP gradove početnike je izrada popisa potencijalnih mjera. On mora biti izrađen na način da se odnosi na viziju održive mobilnosti grada i ciljeve te prioritetne izazove. Preporučena kombinacija ne-fizičkih i fizičkih mjera identificiranih u koraku 1 također treba biti uzeta u obzir. Postoji onoliko popisa mjera, koliko postoji gradova, ali neke osnovne kategorije uvijek se uvijek mogu preporučiti za početak, kao što su opis mjere i odgovornost (pogledajte primjer u tabeli 3).

Tabela 3: Osnovni elementi za popis (prvi) mjera

MJERA	OPIS MJERE	ODGOVORNOST
Odvojeni objekti za bicikle	Označene trake i staze duž glavnih gradskih ulica. Motorizirani promet je isključen radi povećanja sigurnosti prometa za bicikliste	Vlasnika prometnice
Razviti plan upravljana Mobilnosti		
Unaprjeđivanje pješačkih raskrižja na prioritetnim prometnicama		

Popis mjera za SUMP

Radi brzog pregleda mjera podesnih za SUMP, skraćeni popis je predstavljen u Dodatku I prema izvorima kao što su EVIDENCE, KonSULT, MaxExplorer i Civitas. Popis uključuje mjere unutar CIVITAS područja politike te može biti iskorišten kao ideja prilikom popisivanja relevantnih SUMP mjera. Mjere su razvrstane prema tzv. područjima mjera, na temelju opisima u EVIDENCE. Za većinu mjera u Dodatku I postoji poveznica za detaljnije informacije na stranici izvora. Kad je potrebno, mjere pogodne u lokalnom kontekstu mogu biti nadodane u popisu.

Početne mjere

Postoje neke mjere koje mogu predstavljati dobar početak za gradove koji su novi po pitanju razvoja SUMP-a (pogledajte prikaz 7). To su mjere usmjerene na povećanje unutrašnjeg znanja i svjesnosti o planiranju SUMP-a na temelju aktivnosti izgradnje kapaciteta s političarima i projektantima u organizaciji. One također uključuju fizičke mjere radi poboljšanja infrastrukture po pitanju sigurnosti, pješačenja i vožnje biciklom te upravljanje mjerama radi povećanja učinkovitosti postojećeg prometnog sustava.

Prikaz 7: Mjere koje se smatraju dobrim „početnim mjerama“ za gradove koji započinju s razvojem SUMP-a

Mjera

Zašto bi trebala biti uzeta u obzir

Mjere strateške politike za nadziranje i prikupljanje podataka

Mjere strateške politike, kao što je provođenje ispitivanja putovanja ili razvoj biciklističkog plana, stvaraju potrebno razumijevanje koje je potrebno prilikom odabira mjera. Primjeri: ispitivanje putovanja, biciklistički plan, popis fizičkih prepreka u prometnom okruženju itd.

Aktivnosti izgradnje kapaciteta

Prilikom započinjanja s planiranjem SUMP-a, preporučljivo je pojačati svjesnost i znanje o održivoj mobilnosti među političarima, projektantima i ostalim osobama uključenim u planiranje SUMP-a, aktivnostima izgradnje kapaciteta. Primjeri: informacije i edukacija za projektante i političare, biciklistička tura za političare, osposobljavanje u pogledu invaliditeta za osoblje koje obavlja održavanje itd.

Mjere sigurnosti prometa

Neovisno o stanju prometnog sustava u gradu, mjere sigurnosti prometa uvijek trebaju predstavljati prioritet. Mjere i aktivnosti koje se odnose na sigurne putove prema školi su često dobre „početne mjerne“.

Infrastruktura za pješake i bicikliste

Najodrživiji način putovanja, biciklom ili pješice, je onaj s najosjetljivijim korisnicima prometnika. Radi povećanja modalnog udjela pješačenja i vožnje biciklom, sigurna i dostupna infrastruktura je bitna. Primjeri: sigurna pješačka raskrižja, biciklističke staze itd.

Promocija održivih vrsta prijevoza i kampanje za osviještenost

Poticanje građana da koriste održive vrste prijevoza može predstavljati početak za utjecaj na modalni udio u gradu. Također je bitno povećati svjesnost građana o prometnom sustavu i dostupnim uslugama mobilnosti u gradu. Primjer: Letak s informacijama za kućanstvo, reklamiranje javnog prijevoza, itd.

Upravljanje prometom

Upravljanje prometom treba biti temelj planiranja mobilnosti i može se koristiti radi optimiziranja prometnog sustava te radi usmjeravanja prometa u održivom smjeru. Primjeri: prometni operativni centar/koordinacija

Upravljanje parkiranjem

Parkiranje automobila je snažno povezano s korištenjem automobila i vlasništvom automobila. Upravljanje parkiranjem može biti vrlo učinkovit način poticanja korištenja drugih vrsta prijevoza. Primjer: naplata parkiranja u ulicama centra grada

Preporučene mjere u prikazu 7 se temelje na ideji da promoviranje i informiranje građana o postojećem prometnom sustavu može dovesti do brzog porasta putovanja održivim vrstama prometa bez velikih ulaganja. Tada, radi daljnje unapređenja prometnog sustava, važno je posjedovati dobro razumijevanje o tome kako sustav funkcioniра prije donošenja odluke o ulaganju u skupe infrastrukturne mjerne. Također, bitno je djelovati s mjerama za upravljanje mobilnosti i upravljanje prometom, koje često imaju omjer troškova i koristi te mogu poduprijeti učinkovitije korištenje postojećeg prometnog sustava. Žuti okviri predstavljeni u slijedećim poglavljima opisuju primjere tipičnih početnih mjeru primjenjenih u europskim gradovima.

Za više informacija o različitim mjerama pogledajte poveznice za različite baze podataka o mjerama u Okviru 4.

Dodatno uz nove mjere, kako je gore preporučeno, potencijalne početne mjeru također mogu uključivati mjeru koje proširuju ili nadograđuju postojeće mjeru i usluge u gradu. Potencijal za te vrste mjeru nadogradnje mogu biti identificirane i razrađene kroz strukturirani pregled prikazan u tabeli 1. Postoje dva glavna razloga za nadogradnju prethodno primjenjenih mjeru. 1) radi primjene uspješne mjeru u drugim područjima grada i 2) radi ispravljanja pogrešaka učinjenih prilikom prve primjene mjeru.

SLUČAJ GRADA – Primjeri početnih mjera

Razvoj P+R parkirališta (parkiraj i vozi se javnim prijevozom) i B+R (vozi se biciklom i javnim prijevozom) smještajnih prostora – Grad Budimpešta

Upravljanje parkiranjem

Potreba za stvaranjem prihvatljivog urbanog okruženja u Budimpešti zahtijeva mjere za olakšavanje gradskog prometa, smanjenje prometa privatnim automobilima u unutarnjim zonama i povećanje korištenja javnog prijevoza. Jedna mjera za postizanje navedenog cilja u Budimpešti je promoviranje kombiniranih vrsta prometa te povezivanje privatnog prijevoza i javnog prijevoza. Bit P+R sustava je kombinacija udobnosti i fleksibilnosti privatnog automobila te ekonomičnosti i postupka prostorne uštede vozila koja koriste tračnice.

Dva razloga zašto je to dobra početna mjera:

- Nadograđuje se na već postojeći sustav
- Veliki napredak prometnog sustava grada s malom početnom investicijom

Idealne lokacije za P+R parkirališta i B+R smještajne prostore su točke povezivanja gdje putnici mogu koristiti prijevozna sredstva koja koriste tračnice radi izravnog pristupa tipičnim svakodnevnim destinacijama: gradski centar. Dodatno, to bi trebala biti „dobra urbana lokacija”, opremljena uslugama i komercijalnim aplikacijama koje takvi korisnici svakodnevno trebaju. Izgradnja P+R parkirališta u Budimpešti će se izvršiti u nekoliko stadija. Kratkoročno i srednjoročno, P+R parkirališta će biti izgrađena uz postojeću mrežu brze željeznice. Dugoročno, biti će izgrađeni uz mrežu brze željeznice.



Okvir 4: Baze podataka s više mjera

Unutar nacionalnog konteksta, često postoje nekoliko specifičnih izvora u zemljama koji opisuju različite vrste mjera unutar različitih područja politike. U europskom kontekstu, postoji više platformi gdje su mjere za održivo planiranje u gradovima opisane, ocijenjene i vrednovane. Ti izvori mogu biti komplementarni nacionalnom znanju te mogu biti korišteni kao ideja u odnosu na to koje vrste mjera odgovaraju specifičnim izazovima.

KonSULT

KonSULT je na znanju temeljena baza podataka o održivoj uporabi gradskog zemljišta i prijevoza. KonSULT je stvoren kako bi identificirao odgovarajuće mjere politike i pakete. Za više informacija pogledajte www.konsult.leeds.ac.uk

MaxExplorer

MaxExplorer je interaktivni alat radi pružanja pomoći „početnicima u upravljanju mobilnosti“ prilikom odabira mjera upravljanja mobilnosti koje najviše odgovaraju njihovoj specifičnoj situaciji. Alat je dostupan na EPOMM platformi te opisuje 27 prezentiranih mjera. Za više informacija pogledajte www.epomm.eu/index.php?id=2745

EVIDENCE

EVIDENCE je bila strateška inicijativa stvorena radi otvaranja potencijala primjene SUMP-a. EVIDENCE Internet stranica sadrži pregled skupa od 22 mjere mobilnosti (sažetak i detaljan prikaz) te materijal za obuku za profesore i instruktore. Za više informacija, pogledajte www.evidence-project.eu/index.php

Inovativna rješenja gradskog prometa

Više informacija o izazovima, podukama i preporukama u odnosu na mjere unutar različitih CIVITAS područja politike je dostupno u Izvješću o inovativnim rješenjima gradskog prometa



3.4 Korak 3: Ocjenjivanje mjera

Treći korak postupka izbora mjera je ocjenjivanje potencijalnih mjera navedenih u koraku 2, kako bi se identificiralo mjerne koje su učinkovite i izvedive za grad. Ocjenjivanje potencijalnih mjera može biti složen zadatak na kojeg utječe mišljenja, zahtjevi i ograničenja. Javna organizacija je odgovorna za pronalaženje mjera koje su isplativi kad koristi javna sredstva, javnost i ili političari su već unaprijed stvorili mišljenje koje mora biti uzeto u obzir te mjeru mora doprinijeti sveukupnim ciljevima grada. Sve navedene značajke su od važnosti, ali ono što je najbitnije uzeti u obzir u slučaju kad se traži brzi napredak je da li mjeru može biti primjenjena, da li pridonosi održivjem gradu te da li je izvediva. U slučaju da nije, ne bi trebala biti uzeta u obzir prilikom pojednostavljenog pristupa za izbor mjeru opisanog u ovom priručniku.

SLUČAJ GRADA – Primjeri početnih mjera

Dinamično rješenje za javni prijevoz – Grad Torino

Promocija održivih vrsta prometa

Glavni cilj mjeru je razvoj učinkovitijeg odgovora na zahtjev za nisku gustoću mobilnosti, uslijed nezadovoljstva s lokalnim javnim prijevozom. Zahtjev u odnosu na visoku gustoću mobilnosti je pokriven velikim kapacitetom kolektivnih prometnih sustava, dok je danas odgovor na nisku gustoću privatni prijevoz uslijed nedostatka trasa javnog prijevoza ili ograničene prostorne pokrivenosti javnog prijevoza. U 2008. godini je Torinska gradska agencija za mobilnost (AMM) primijenila MeBus uslugu, uslugu „na zahtjev“ koju pružaju kompanije za javni prijevoz, koji jamči veći teritorijalni opseg zahvaljujući sustavu rezervacije putovanja, optimizirajući uslugu za pružatelja usluge i za korisnika. Za više, informacija pogledajte www.mebus.it



Kad je razvijen popis potencijalnih mjera, ocjenjivanje mjera je slijedeći korak. Započnite s okupljanjem predstavnika unutar gradske uprave te, ukoliko je potrebno, također ostalih sudionika koji će biti uključeni u primjenu mjeru. Popis mjeru bi tada trebao biti predstavljen te svaki predstavnik bi trebao ocijeniti učinkovitost i izvedivost svake mjeru koristeći ljestvicu od primjerice 0 do 3. Na taj način će biti odbrane mjeru za koje postoje veliki izgledi da budu primjenjene te koje doprinose dogovorenim ciljevima. U tabeli 4 se nalazi primjer kako organizirati takvo ocjenjivanje.

Tabela 4: Primjer kako organizirati ocjenjivanje mjeru navedenih u koraku 2. Ocjenjivanje može biti provedeno od strane predstavnika grada (pojedinačno ili zajedno u grupi) na radionici.

MJERA	UČINKOVITOST	IZVEDIVOST	KOMENTAR
Odvojeni biciklistički prostor	● ● ●	● ● ●	Treba biti koordinirano s vlasnikom zemljišta
Razvoj plana upravljanja mobilnosti	● ●	● ● ●	Znanje unutar uprave
Unaprjeđenje pješačkih raskrižja na prioritetnim dionicama	● ● ●	●	Drugi sudionik je odgovoran za većinu ruta
...			

Koliko je mjeru izvediva će ovisiti o kapacitetu grada i ostalim lokalnim preduvjetima. Svi gradovi moraju uzeti u obzir elemente kao što su financiranje, vrijeme, propisi i organizacijska struktura. Za grad koji nije naviknut na dugoročno strateško planiranje u području mobilnosti, važni elementi su relevantne kompetencije kod njegovih projektnata, raspodjela radnih zadataka među njegovim zaposlenicima i sposobnost primjene i praćenja mjeru različitih vrsta. Brzo rješenje za napredovanje u odnosu na ovaj problem je ocjenjivanje mjeru zajedno sa skupinom odgovarajućeg osoblja.

SLUČAJ GRADA – Primjeri početnih mjera

Postavljanje odgovarajuće infrastrukture radi sprječavanja ulaska automobila – Grad Thessaloniki

Radi sprječavanja nedopuštenog parkiranja u dva reda automobila te opasnog postupanja prilikom upravljanja motocikloma, općina je postavila elastične rubove kolnika i reflektirajuće fleksibilne graničnike u središnju glavnu gradsku prometnicu u jesen 2016. godine. Rubovi kolnika i graničnici koji su instalirani odvajaju prometne trake i sprječavaju ulazak automobila i motocikala u suprotnu traku. Mjera je rezultirala neometanim kretanjem automobila te je istovremeno povećala sigurnost protoka pješaka na području.

Prikazivanjem ocijenjenih mjera putem dijagrama, kako je prezentirano u prikazu 8, lakše je predstaviti izbor mjera političarima i građanima. Odabrane mjere će biti one iz koraka 2, za koje se smatra da su najučinkovitije te koje je moguće najbolje izvesti radi primjene.

Prikaz 8: Primjer kako prikazati ocijenjene mjere

UČINKOVITOST

Unaprijediti
pješačka raskrižja
na prioritetnim
cestama

Mjera

Odvojeni
biciklistički
prostor

MM-plan

Mjera**Mjera****Mjera****Mjera****Mjera****IZVEDIVOST**

Kad je ocjenjivanje dovršeno, sažetak mjera koje su ocijenjene najvišom ocjenom (ili koje su najviše prioritetne) može biti izvršen prilikom nastavljanja s postupkom planiranja SUMP-a, pogledajte tabelu 5.

Tabela 5: Primjer popisa mjera

MJERA	OPIS MJERE	ODGOVORNOST	UČINKOVITOST	IZVEDIVOST	KOMENTAR
Odvojeni biciklistički prostor	Označene trake ...	Vlasnik prometnice	● ● ●	● ● ●	Needs to be coordinated with private land owner
Razvoj plana upravljanja mobilnosti	...	Svakidašnja skupina za isporučivanje	● ●	● ● ●	Znanje unutar uprave
...					

SLUČAJ GRADA – Primjeri početnih mjera

Interaktivne karte za pješačenje i bicikliranje – Grad Donostia – San Sebastiann

Promocija kampanje o održivoj vrsti prometa i osviještenosti

U Donostia- San Sebastián-u postoji plan stvaranja biciklističkih i pješačkih dionica koje vode do najzanimljivijih lokacija u gradu, pokrivajući turističke atrakcije i lokalne atrakcije (dnevne migracije, kupovina itd.). Dionice će biti nadopunjene s odgovarajućim točkama za zaustavljanje koje će u blizini imati parkiralište za bicikle (za bicikliste) ili mjesta za odmor, igrališta, parkove za vježbanje namijenjene starijim ljudima ili toalete (za pješake). Udaljenosti između različitih interesnih točaka će biti prikazana na karti, pri čemu će biti označeno vrijeme koje je potrebno za doći od jedne točke do druge biciklom ili pješice, ovisno o ciljanoj grupi na karti.

Odjel nadležan za provođenje ovih zadataka će biti odjel za mobilnost, ali podatci moraju biti potvrđeni također od strane drugih odjela unutar gradske uprave: parkovi i vrtovi, održavanje i urbanističko planiranje.

Izvor: San Sebastijan



3.5 Korak 4: Opis i pribavljanje odobrenja za odabrane mjere

Četvrti i posljednji korak u postupku odabira mjere za SUMP gradove početnike je opisati mjeru i pribaviti odobrenja za odabrane mjeru. U ovom stadiju, kad postoji popis odabranih mjeru koji je procijenjen kao najučinkovitiji u odnosu na planiranje održivije mobilnosti u gradovima te je izvedivo isti primjeniti, potrebno je poboljšati opis mjeru i pribaviti odobrenje od strane političara, građana i ostalih sudionika. Odabrane mjeru bi trebale biti izvedive te bi se trebale odnositi na izazove koji predstavljaju najveći prioritet. Ukoliko se smatra da je potrebna dublja suradnja između zainteresiranih strana i građana izvan gradske uprave, pogledajte Okvir 5 radi korisnih savjeta i metoda.

Okvir 5: Institucionalna suradnja

Priručnik Institucionalna suradnja - radeći zajedno s institucionalnim partnerima u kontekstu Planova održive Mobilnosti sadrži više informacija o institucionalnoj suradnji

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



Priručnik izrađen od strane CH4LLENCE –projekta daje uvod u predmet institucionalne suradnje, o tome kako pripremiti, identificirati i uključiti relevantne partnere te kako postići dogovor u svezi odgovornosti.

Dodatno. Navedeni priručnik o sudjelovanju dobro opisuje kako učiniti da građani i sudionici aktivno sudjeluju u razvoju SUMP-ova. Priručnik, također proizvod CH4LLENCE projekta, daje uvod u predmet sudjelovanja te predstavlja korisne alate i primjere stvarnih životnih slučajeva.

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



Potvrditi izvedivost

Tijekom prijašnjih koraka opisanih u ovome priručniku, prva procjena izvedivosti mjera je provedena brzo unutar ograničene skupine projektanata. Slijedeći korak je predstaviti predloženi popis mjera u širem smislu unutar gradske uprave, radi ishođenja potvrde da je određenu mjeru moguće primjeniti ili radi shvaćanja što je potrebno da bi se tu mjeru moglo primjeniti.

Ključan element za uspjeh je postići dogovor između sudionika i političara u odnosu na skuplje ili napredne mjere. Jedan od načina kako dobiti odobrenje te ispitati izvedivost je poslati prijedlog dokumenta strateškog odabira mjera različitim zainteresiranim strankama radi savjetovanja.

Radi dobivanja potpore za mjere koje dolaze u sukob s okolišem te gdje postoji snažno mišljenje protiv takvih mjeru odnosno za takve mjere, privremene intervencije ili ispitivanja mogu predstavljati metodu za vizualizaciju koristi i dobivanje odobrenja za trajnija rješenja (pogledajte jedan primjer u Okviru 6).

Okvir 6: Privremene plaže

Poznati primjer privremene mjere je Paris Plages, niz od strane ljudi izgrađenih plaža na neiskorištenoj cesti uz obale rijeke Seine. Nakon otvaranja prvog dijela u dužini od tri kilometra u 2002. godini, koncept se raširio i služi kao dobar primjer kako se privremenim mjerama može pomoći otkrivanju dodatne uporabe cestovnog prostora u korist građana (Projekt za javne prostore 2017). Za više primjera stvaranja lokacija diljem svijeta, posjetite Internet stranicu Projekta za javne prostore:

www.pps.org/places/lqc



PRIMJER GRADA – Primjeri početnih mjera

Praćenje ključnih pokazatelja, Green paper (Zelena knjiga) – Grad Birmingham

Mjere strateške politike za praćenje i prikupljanje podataka

Plan djelovanja mobilnosti je dugoročna vizija i strategija za gradski prometni sustav. Traži razumijevanje trenutnih i budućih izazova s kojima se ljudi i poduzetništvo suočavaju te uspostavlja strategije radi pružanja pomoći gradu da postigne konačne ciljeve. Plan djelovanja mobilnosti u Birmingham Zelenoj knjizi je savjetodavni dokument koji je pružio značajnu količinu detalja u svezi izazova s kojima se Birmingham suočava ili je izgledno da će se suočiti te je predstavio informacije radi započinjanja rasprave o brojnim ključnim problemima. To je uključivalo i pregled te polazišnu točku za podatke o prometu, dokaze i karakteristike (npr. način udjela, vlasništvo automobila, postupanje prilikom putovanja itd.), prometne probleme/utjecaje (broj ljudi poginulih ili ozbiljno ozlijedenih te razinu onečišćenja zraka) i ostale ključne čimbenike koji utječu i djeluju na prometnu mrežu (rast populacije, gospodarski razvoj, itd.).

Namjera ove analize bi trebala pomoći istaknuti područja gdje je promjena najpotrebnija i otvoriti raspravu i debatu o tome kakva bi budućnost gradskog prometnog sustava trebala biti. To će pomoći utjecati na koncepte i ideje radi poticanja razmišljanja o tome što bi trebali biti prioriteti kratkoročno srednjoročno i dugoročno, kako bi se stvorio prometni sustav koji ostvaruje zadane ciljeve.



Izvor: Grad Birmingham

Pribaviti informacije o troškovima i koristi za svaku mjeru

U međuvremenu, kad je valjanost mjera utvrđena, potrebno je dodatno poboljšati opis omjera koristi i troškova za svaku odabranu mjeru. Koristeći obrazac Analize koristi i troškova (CBA) moguće je prikazati izravne i neizravne troškove i koristi projekta ili mjere, omogućavajući da koristi i ekonomska održivost budu procijenjeni i novčano izraženi. Analiza koristi i troškova može uključivati razmatranje unutarnjih i vanjskih troškova i koristi. Jedna od glavnih prednosti CBA je relativna jednostavnost priopćenja njezinih rezultata kroz jedan ili više pokazatelja. CBA-e su najčešće primjenjene kod opsežnih infrastrukturnih projekata. Za mjere koje nisu infrastrukturne, mnogim gradovima nedostaje standardizirani pristup procjenjivanju. Odabir mjera bi trebao biti vođen prema vrijednosti za novac, kao i učinkovitosti mjera. Na određenim razinama cijelokupna analiza troškova i koristi može biti preskupa te bi jednostavniji pristupi trebali biti primjenjeni, osobito za manje mjere (KonSULT, 2015; Húging et al., 2014; ELTIS, 2015).

Radi izbjegavanja skupih potpunih CBA-a u ova tri prva koraka za planiranje održive mobilnosti u gradovima za gradove početnike, pojednostavljeni alati za procjenu utjecaja mogu biti od pomoći. Primjerice, gradski Alat za procjenu čvorišta je kombinacija između CBA i Analize prema više kriterija (MCA). Korist korištenja ovog jednostavnog alata je da nema potrebe za bilo koji drugi statistički unos osim očekivanog troška mjere (pogledajte Okvir 7 za više informacija).

Pridobiti odobravanje od građana

Korak koji se ponekad zaboravlja je uključiti građane te pridobiti njihovo odobravanje za pojedine mjere. Mnoge karakteristične početne mjere mogu biti takvog karaktera da rezultat takvih mjera nikad neće biti otkriven građanima. Međutim, za neke mjere razumijevanje i odobravanje građana može biti važan čimbenik. Ova tema je dodatno razrađena u dijelu SUMP Smjernica u kojem se govori o tome kako obavijestiti javnost o viziji i izabranim ciljevima, međutim pojedine radnje mogu također biti preporučene prilikom obavještavanja o tome zašto su mjere odabrane i financirane:

- Proaktivno pružiti činjenice o mjerama te obavijestiti o očekivanim ishodima,
- Praviti bilješke od sudionika te na taj način osigurati javnosti transparentnost u odnosu na ocjenjivanje mjera,
- Pripremiti argumente s obzirom na donositelje političkih odluka u odnosu na pozitivne i negativne činjenice u svezi odabranih mjera,
- Dati obavijest o odabranim mjerama izvan gradske uprave i ključnih sudionika, primjerice lokalnim udruženjima trgovaca, središnjim poslovnim zajednicama u okrugu, itd.

Izvor: Radnje su temeljene na SUMP Smjernicama i prilagođene područjima odabira mjera.

Okvir 7: Alata za procjenu „Gradskih čvorišta“

Alat za procjenu gradskih čvorišta je Excel predložak radi procjene utjecaja prometnih mjera na ciljeve visoke politike u svezi sa SUMP-om (Planiranje održive gradske mobilnosti).

Alat uzima u obzir raznovrsna gledišta različitih sudionika uključenih u razvoj prometne mreže. Njegov značaj je da kombinira dva često korištena pristupa (MCA, Analizu prema više kriterija i CBA, Analizu koristi i troškova) radi procjene svih utjecaja mjere (kvantitativno i kvalitativno). Nadalje, primjenjiva je na jake i blage mjere od lokalnih do regionalnih projekata.

Unos predstavlja početni skup planiranih ili tekućih mjera ili projekata identificiranih od strane zainteresiranih strana kao relevantnih za razvoj prometne mreže. Uz pomoć metodologije, optimalni paket mjera temeljen na definiranom problemu i ciljevima visoke politike tada može biti identificiran.

Alat za procjenu gradskih čvorišta je razvijen od strane Panteia zajedno s Rupprecht Consult i PricewaterhouseCoopers Italija u projektu Gradska čvorišta.

Preuzmite Excel predložak dostupan na:
www.mobility-academy.eu/mod/folder/view.php?id=1242 radi korištenja alata. Za upute, informacije, najbolja iskustva i koristan web seminar, posjetite www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, jedinica 3.

SLUČAJ GRADA – Primjeri početnih mjera

SUMP odjel uspostavljen unutar PTA (Tijelo za javni promet) – Grad Thessaloniki

Aktivnosti na izgradnji kapaciteta

PTA je uspostavila internu jedinicu za SUMP procjenu kvalitete koja je odgovorna za primjenu, praćenje, procjenu i redovito ažuriranje postupka SUMP-a za Thessaloniki. Glavni ciljevi te jedinice su procijeniti kvalitetu usluga javnog prijevoza te pratiti primjenu predloženih mjera unutar SUMP-a. Jedinica je u potpunosti svjesna izazova i složenosti zahtjeva ciljeva SUMP-a. Kako bi ostvarila svoju ulogu, PTA su potrebni odgovarajući alati i metodologije koji će povećati kapacitete nadležnih tijela u odnosu na ostvarivanje tih izazovnih ciljeva.

Razviti plan djelovanja

Kad je popis mjera odobren, slijedeći korak je razviti plan djelovanja. Plan djelovanja predstavlja objašnjenje kako će ciljevi SUMP-a biti ostvareni. Načela i smjernice za SUMP Planove djelovanja (pogledajte Okvir 8) su razvijeni sadržavajući pomoć u odnosu na to kako bi mjere trebale biti opisane te je također dan savjet u odnosu na kako primijeniti odabrane mjere. Za postizanje najvećeg uspjeha u primjeni, plan djelovanja bi trebao biti razvijen u 2 koraka:

1. Plan djelovanja s općenitim opisom mjera i paketa mjera koji odgovaraju ciljevima SUMP-a, razvijen svakih 5 godina.
2. Detaljan opis mjera i paketa mjera razvijenih svake godine u planovima primjene.

Mjere bi trebale biti opisane uključujući najmanje sljedeće karakteristike:

- Opis mjere
- Odgovornost za primjenu
- Povezanost s ostalim sektorima politike
- Vrijeme primjene
- Izvori financiranja
- Pokazatelji za praćenje i ocjenjivanje

Okvir 8: Načela i smjernice za razvoj Plana djelovanja SUMP-a

Materijal za smjernice za gradove sa razvojem Plana djelovanja SUMP-a, uključujući predloške, poveznice za primjere kvaliteti i alate. Materijal je dodatak SUMP Smjernicama te je proizvod SUMPS-Up-a, dostupan na : www.sumps-up.eu

4. ZAVRŠNE NAPOMENE

4.1 Materijali SUMPa-Up-ova

Ostali materijali SUMPS-Up-a su dostupni na stranici projekta www.sumps-up.eu.

- **Priručnik o integraciji mjera i paketa mjera u SUMP-u**
– Korak naprijed
- **Pravilnik o integraciji mjera i paketa mjera u SUMP-u**
– Osmišljanje inovacija
- **Načela i smjernice za razvoj Plana djelovanja SUMP-a**
- **Analiza potreba korisnika za pokretanje**
- **Inventar CIVTAS alata**
- **SUMP Registrar**

4.2 Citirani navodi u tekstu

Chinellato et.al. 2017. M. Chinellato, P. Staelens, H. Wennberg, S. Böhler, L Brand. Analiza potreba korisnika za pokretanje. Dostupno na: www.sumps-up.eu/reports

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

ELTIS (2015). www.eltis.org
(pristupljeno 11. travnja 2017. godine)

Hydén et al. (1998). Kako potaknuti pješačenje i vožnju biciklom umjesto kratkih putovanja automobilom te kako te načine prometovanja učiniti sigurnijima. Spremno za isporuku D6 (završno izvješće), EU projekt WALCYNG

Hüging et al. (2014.) Hüging , H., Glensor, K., Lah, O. The TIDE metoda procjene utjecaja za inovacije u gradskom prometu – Priručnik za lokalne praktičare.

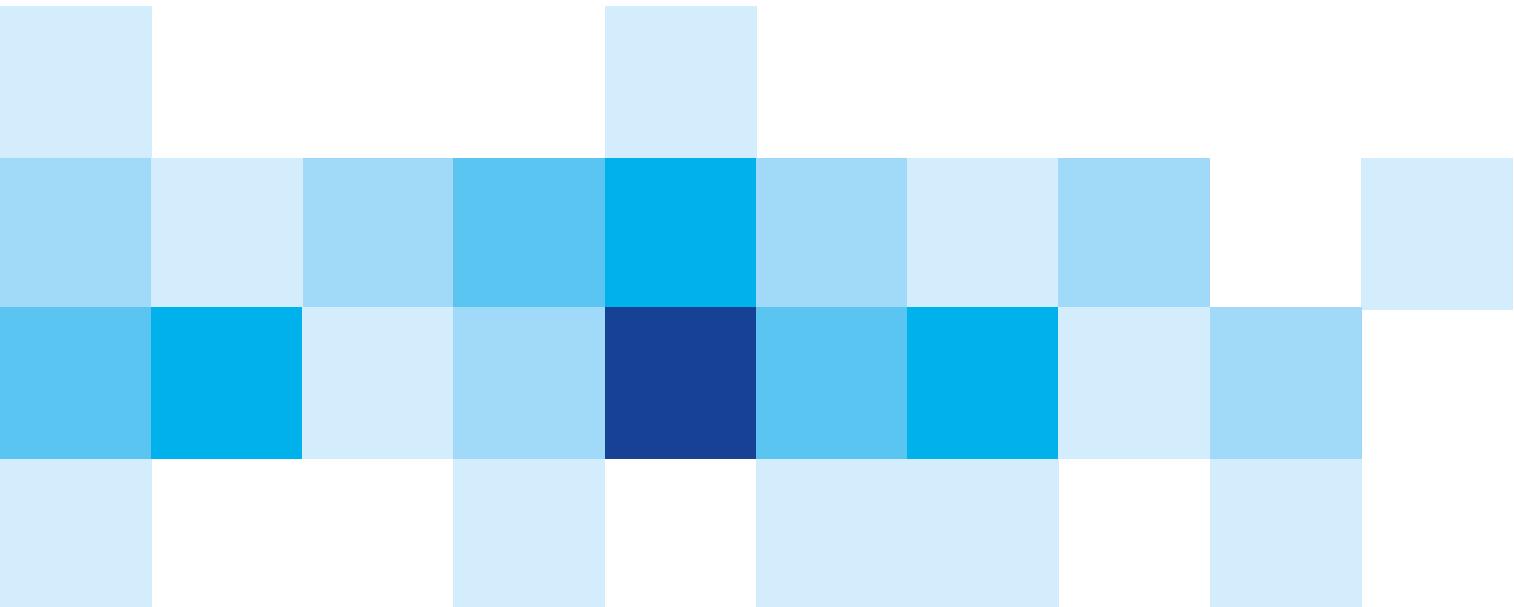
KonSULT (2015.) Osnova znanja o održivom korištenju gradskog zemljišta i prometu. www.konsult.leeds.ac.uk
(pristupljeno 11. travnja 2017. godine).

Svibanj (2016.) CH4LLANGE Priručnik za odabir mjere – Odabiranje najučinkovitijih paketa mjera za Planove održive mobilnosti u gradovima. www.sump-challenges.eu/kits (pristupljeno 11. travnja 2017. godine)

Missions Publiques (n.d) Poly-SUMP-D.D. 3.2.1. Praktični vodič o vođenju radionice za istraživanje budućnosti za polimernične regije. www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP_3.2.1_Practical_Guide_on_running_a_FSW_for_polycentric_regions.pdf
pristupljeno 18. travnja 2017. godine)

Projekt za javne prostore (2017.) lakše, brže, jeftinije (LQC) stvaranje mesta diljem svijeta i kako oni preoblikuju naše javne prostore. www.pps.org/places/lqc (pristupljeno 05. rujna 2017. godine).

Rupprecht Consult (2014.) Smjernice: razvijanje i primjenjivanje Plana održive mobilnosti u gradovima. www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf
(pristupljeno 11. travnja 2017. godine)



DODATAK I

Popis mjera

Upute za čitatelje: Ovaj popis mjera je sastavljen s ciljem davanja ideja tijelima za planiranje u postupku odabira mjera u svezi SUMP-a. Popis mjera i njihov opis su temeljeni na nekoliko izvora. Kad je informacija dostupna na Internetu, naznačena je poveznica za mjeru. Izvori korišteni u popisu su: EVIDENCE, DELTA, KonSULT, Trivector, Vruits, Civitas, Copenhagenize.

SUMPs-Up Europski program za ubrzavanje s pokretanjem Planova održive gradske mobilnosti
Odgovorni autor(i): Trivector Traffic AB

Popis mjera je podijeljen u 25 različitih područja mjera temeljenih na Evidence strukturi (struktura evidencije). Za svako područje mjere, više mjera je opisano i prikazane su poveznice s Civitas područjima politike.

- | | | |
|---|--|---|
| 1. Pješačenje | 11. Parkiranje | 21. Infrastruktura za vožnju biciklom |
| 2. Gradski prijevoz tereta | 12. Novi sustavi javnog prijevoza | 22. Naplata uslijed zagušenja prometom |
| 3. Putne informacije | 13. Novi načini korištenja automobila | 23. Čišća vozila |
| 4. Sigurnost u prometu | 14. Marketing i nagrađivanje | 24. Sheme dijeljena bicikla |
| 5. Upravljanje prometom | 15. Planiranje korištenja zemljišta | 25. Ograničenja pristupa |
| 6. Porezi i vozarine | 16. Integracija načina | |
| 7. Planovi putovanja temeljeni na lokaciji | 17. Uključivi gradski dizajn | |
| 8. Preraspodjela cestovnog prostora | 18. Kupnja e-karata | |
| 9. Poboljšanje javnog prijevoza | 19. Područja zaštite okoliša | |
| 10. Personalizirano planiranje putovanja | 20. Vozila na električne baterije i gorive celije | |

1. Pješačenje ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Pješačka područja & putovi	Mjere radi utjecanja na ponašanje pješaka te radi osiguranja sigurnih i atraktivnih pješačkih područja	
Stvoriti (privremeno) pješačka područja	Radi ograničenja obujma prometa unutar centara gradova, ograničenja pristupa i jasna strategija radi poticanja uspostave mreža pješačkih područja može biti uspostavljena.	
Pametna pješačka raskrižja	Pametni senzor za pješake (IPD) koji pruža informaciju u stvarnom vremenu Semafor u odnosu na broj pješaka koji čekaju da mogu prijeći, utvrđen putem IPD-a u trenutku kad oni prilaze raskrižju i ulaze u područje gdje ih se detektira. Semafor produljuje trajanje zelenog svjetla za pješake na temelju broja ljudi koji čekaju prijeći ili na temelju broja pješaka koji još prelaze. Zahtjev za prijelaz može biti isključen kad broj pješaka nije dovoljan (na temelju utvrđenog praga). Dok VRU čekaju zeleno svjetlo za pješake te za vrijeme trajanja zelenog svjetla, ako je zahtjev aktivan (tj. ukoliko broj osoba koje čekaju da mogu prijeći prelazi definirani prag), Zahtjev za prijelaz je također aktiviran, neovisno o krugu izmjene svjetala. Taj Zahtjev za prijelazom ima namjenu upozoriti vozila o prisutnosti pješaka. Sustav osvjetljenja (Zahtjev za svjetлом) se koristi radi isticanja raskrižja i okruženja raskrižja, kako bi upozorio vozila na prisutnost pješaka te time povećao njihovu sigurnost.	Način života neovisan o automobilu
Olkšanje pristupa za starije osobe ili osobe s invaliditetom	Olakšati pristup za starije osobe i osobe s invaliditetom u smislu glatkijeg, pravilnijeg pločnika, uronjen rub pločnika i opipljive površine	Sigurnost i osiguranje

2. Gradski prijevoz tereta ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Putovi za kamione i zabrane	Putovi za kamione se koriste radi postizanja Pozitivnog usmjeravanja specificiranjem putova kojima se kamioni mogu kretati	
Sustavi za upravljanje protokom cestovnog prijevoza tereta	Mnogi telematski sustavi koji koriste uređaje za daljinsko upravljanje na kamionima i prikolicama radi kontroliranja i praćenja prijevoza tereta te prezentiraju te podatke u obliku pogodnom za korištenje osobama koje prevoze teret, bilo kao podatke u stvarnom vremenu ili statične podatke.	
Primijeniti zabrane za kamione na glavnim prometnim putovima u razdobljima najvećeg prometa	Radi izbjegavanja zastoja na glavnim prometnim putovima, zabrana vožnje za kamione/vozila za prijevoz teškog tereta u razdobljima najvećeg prometa bi trebala biti primjenjena (primjerice za vrijeme vikenda).	
Partnerstva u svezi kvalitete prijevoza tereta	Najčešći alat za uključivanje sudionika je partnerstvo u svezi prijevoza tereta (FQP). FQP ima zadatak spojiti strane iz javnog sektora i privatnog sektora koje su uključene u prijevoz tereta i logistiku radi raspravljanja o problemima te identificiranja i primjene rješenja, s namjerom unaprjeđivanja održivosti djelatnosti prijevoza tereta u ekonomskom, socijalnom i okolišnom smislu.	
Odbori i forumi za savjetovanje u svezi prijevoza tereta	Uspostavljanje komisija, odbora i foruma radi pružanja prilike za zainteresirane strane da se susretnu i raspravljaju o izazovima i mogućnostima sustava prijevoza tereta je najizravniji način na koji je moguće uključiti sve sudionike. Navedeni forumi mogu biti uspostavljeni u obliku tehničkih savjetodavnih komisija koje okupljaju osoblje iz javnog sektora iz različitih upravnih tijela i agencija, s ciljem ispitivanja problema, provođenja studija u svezi navedenog sadržaja i analize radi koordinacije radnji i odluka za ispravnu i učinkovitu politiku prijevoza tereta u gradu.	Prijevoz tereta u gradu
Imenovanje gradskog upravitelja za logistiku	Slično konceptu Upravitelja za mobilnost, funkcija Gradskog upravitelja za logistiku (CLM) je stvorena radi smanjenja zahtjeva u odnosu na mobilnost dobara u gradskim područjima. Upravitelj za mobilnost, kao i Gradski upravitelj za logistiku predstavljaju stvarne posrednike između različitih lokalnih zainteresiranih strana i javnih tijela; njihov zadatak je usuglasiti potrebe i zahtjeva različitih kompanija i poduzeća.	
Vremenska zabrana pristupa	Ove mjere nameću ograničenja u odnosu na vrijeme kad se prijevoz tereta može odvijati. Namjera je smanjiti promet prijevoza tereta u razdobljima najvećeg prometa u gradskim područjima ili zabraniti isporuke tijekom noći radi ograničenja buke. Promoviranje isporuka izvan razdoblja najvećeg prometa u gradovima je obećavajuća strategija radi kompenziranja prometnih utjecaja prijevoza tereta u gradovima.	...

[... 2. Gradski prijevoz tereta \(poveznica \)](#)

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<u>Ograničenja u odnosu na okoliš</u>	Ove vrste mjera su usmjerene na očuvanje centara gradova kao ugodnih mesta za život, nastojanjem smanjenja negativnih vanjskih djelovanja vozila za prijevoz tereta, u smislu emisija i buke. Ove strategije imaju dvostruki pozitivan učinak: s jedne strane smanjuju utjecaj na okoliš uslijed prijevoza tereta te potiču korištenje čistih tehnologija promovirajući korištenje električnih vozila ili vozila s niskim emisijama za gradske isporuke. Programi obnove vozila mogu podržati ovu vrstu inicijative.	
<u>Ograničenja pristupa s obzirom na veličinu/teret</u>	Ove vrste mjera su usmjerene na povećanje ugodnosti za život gradskih područja i na optimizaciju korištenja javnog prostora, osobito javnih ulica. Detaljnije, ograničenja koja sprječavaju vozila određene težine ili veličine (dužina ili širina) da koriste određenu prometnicu ili područje može rezultirati koristima u odnosu na razinu zagušenja prometom te na stopu prometnih nezgoda uzrokovanih velikim kamionima.	
<u>Naplata (naplata za ceste, naplata radi zagušenja prometom, naplata parkiranja)</u>	Naplata za ceste znači da vozači plaćaju izravno za vožnju određenom cestom ili određenim područjem. Naknade mogu biti fiksne ili promjenjive s obzirom na standarde emisija za vozilo ako je smanjenje emisija cilj. Naknada za zagušenje prometom se odnosi na promjenjive cestarine (više naknade u slučaju uvjeta zagušenosti prometom i niže naknade u slučaju slobodnog prolaza za vrijeme manjeg zagušenja prometom) odredene u centralnim područjima radi smanjenja opsega prometa u razdoblju najguščeg prometovanja. Cestarine mogu biti dinamične, što znači da se stopa smanjuje ovisno o razini zagušenosti koja postoji u određenom trenutku. Glavni izazov koji utječe na parkiranje teretnih vozila u gradovima je nedostatak mjesta, osobito u povijesnim centrima. To rezultira povredama propisa u odnosu na parkiranje i kaznama. Kroz shemu naplate parkiranja, vozači plaćaju izravno za korištenje objekata za parkiranje. Te sheme mogu biti uspostavljenje za korištenje prostora rubova pločnika, neke temeljene na fiksnim stopama, druge mogu uključivati promjenjive sheme naplate te su općenito primijenjene kao dio skupine strategija.	
<u>Poticaji i subvencije</u>	Suprotno od oporezivanja i cestarina je korištenje poticaja ili subvencija radi poticanja razvoja održive gradske distribucije. Izravno pružanje poticaja ili subvencija od strane lokalnih tijela operatorima nije široko korišteno jer je preskupo, dok je pružanje određenih troškovnih pogodnosti (neposredni poticaj) češće korišteno.	<u>Prijevoz tereta u gradu</u>
<u>Prilagođavanje zona ukrcanja na ulici</u>	Mjere parkiranja na ulici su usmjerene na prilagođavanje postojećeg oblika ceste i zona ukrcanja radi smještanja postojećeg i budućeg volumena prometa te gospodarskih vozila. Mjera je usmjerena na raspoređivanje odgovarajućeg prostora ruba pločnika za parkiranje i aktivnosti ukrcanja. Strategije u odnosu na parkirališna mjesta i zone ukrcanja su usmjerene na određivanje i provođenje parkiranja na rubu pločnika, na raspoređivanje prostora ruba pločnika te na identificiranje potencijalnih lokacija za parkiranje kod prijevoza tereta.	
<u>Obližnja područja za dostavu</u>	Nedostatak objekata za parkiranje i ukrcaj usmjerenih na primitak tereta može zahtijevati korištenje područja za zaustavljanje (ili obližnjih područja za dostavu). Cilj je razvijanje mesta za provedbu i područja izvan ceste kod poduzeća i objekata koji redovito primaju teret. Uspostavljanje uobičajenih mesta za ukrcaj za područja koja su veliki generatori prometa ili za druge objekte s više stanara, može biti izvediva opcija. Alternativno, općine bi mogle potaknuti razvoj obližnjih područja za dostavu ili zaustavljanje koje bi mogle poslužiti kao gradske platforme za prekrcaj.	
<u>Točke preuzimanja</u>	Ova inicijativa potiče korištenje posebnih lokacija za preuzimanje dostava, kao sustavi automatiziranih ormarića na cesti, lokala za preuzimanje pošiljaka i poštanskih ured, kao i manjih skladišta. U toj shemi kamion dostavlja u točke preuzimanja i klijenti putuju do tih područja za preuzimanje radi preuzimanja svojih pošiljaka. Takva praksa smanjuje troškove dostave centralizirajući dostave i smanjuje pogreške pri dostavi. Međutim, obzirom da klijenti moraju svojim autom preuzeti ono što su naručili, može doći do cjelokupnog povećanja prometa.	
<u>Gradski centri za konsolidaciju</u>	Ova mjera doprinosi smanjenju cirkuliranja teretnog prometa unutar ciljanog područja promovirajući konsolidaciju isporuka tereta na jedan ili više gradskih terminala. Prijevoznici koji bi inače radili zasebna putovanja do ciljanog područja s faktorima niskog opterećenja, prenose svoj teret neutralnom prijevozniku koji konsolidira teret te upravlja zadnjim dijelom dostave. Konceptualno, to može uključivati „sustave zajedničke dostave“, „kooperativnu logistiku“ i „gradske centre za distribuciju“.	

... 2. Gradski prijevoz tereta ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Promjene vrste prijevoza	Cilj programa promjene vrste prijevoza je potaknuti uporabu alternativnih vrsta prijevoza radi smanjenja broja kamiona i kombija u gradskom centru. Iako navedena opcija izgleda interesantno za mnoge, ova inicijativa nailazi na mnoge velike zapreke u gradskim područjima gdje je često nemoguće pronaći druge vrste prijevoza koje bi bile učinkovite kao kamioni ili kombiji. Međutim, više pokusnih ispitivanja i primjena manjeg opsega ukazali su da je moguće unijeti manje promjene po ovom pitanju. Prijelaz prijevoza tereta s ceste na intermodalni prijevoz je postignut korištenjem kombinacije cestovnog i kraćeg prekomorskog prijevoza, unutarnjim plovnim putovima, željeznicom, motornim trokolicama za prijevoz tereta ili biciklima za prijevoz tereta.	Prijevoz tereta u gradu
Educirati prometne projektante u svezi gradske logistike	Razviti edukaciju u svezi gradske logistike za prometne projektante u regijama/općinama	
Integriranje logističkog planiranja u planiranje korištenja zemljišta	Više proaktivni pristup predstavlja inkorporiranje planiranja prijevoza u postupak planiranja korištenja zemljišta identificiranjem područja sukoba između aktivnosti prijevoza tereta i ostalih načina korištenja zemljišta. Razumijevanjem izvora sukoba između aktivnosti prijevoza tereta i ostalih načina korištenja zemljišta, učinkovite strategije za usklađeni razvoj mogu biti označene i odabrane.	

3. Putne informacije ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Konvencionalni vozni red i informacije o uslugama	Kvaliteta informacije, oblici u kojima je ponuđena, te izvori i napor koji su uključeni u pružanje informacije	Kolektivni prijevoz putnika
Informacije o putnicima u stvarnom vremenu	Sustav informacija o putnicima u stvarnom vremenu dopušta putnicima da pristupe stvarnim informacijama o polasku, tj. uživo prezentiranim informacijama o polasku za usluge javnog prijevoza putem različitih izvora.	
Sustav planiranja putovanja	Sustavi planiranja putovanja ili multimodalne putne informacije mogu uključivati raspon pružanja informacija od jednostavnih opisa raspoloživih opcija putovanja različitim načinima prijevoza, moguće povezanih s kartama koje prikazuju puteve te voznim redom, do interaktivnih baza podataka koje omogućuju korisnicima da pronađu specifične informacije.	
Multimodalne informacije i savjeti za putovanje	Putne informacije, dostavljene putem različitih tehnologija, prije i tijekom putovanja: primjerice specifične Internet stranice i programi pružaju informacije o svim vrstama prijevoza na način da su informacije predstavljene na koordiniran način te time u jasnijem obliku.	Telematika prijevoza
Vodič za putovanje biciklom + informacije u stvarnom vremenu	Detaljan vodič za putovanje biciklom s jasno uočljivim znakovima, po mogućnosti s informacijama u stvarnom vremenu o trenutnim zastojima i održavanjima prometnica.	
Vodič za putovanje biciklom	Detaljan vodič za putovanje biciklom s jasno uočljivim znakovima.	
Sustav za vođenje unutar vozila	Klasičan IVRG (Sustav za vođenje unutar vozila) znači da sustav prvenstveno odabire puteve na temelju najkraće udaljenosti između polazišta i destinacije, a što je vrlo korisno u nepoznatom okruženju ili složenim prometnim mrežama. Slijedeća generacija navigacijskog sustava ima sposobnost uzimanja u obzir različitih kriterija radi optimizacije, a ne samo najkraćeg puta.	

4. Sigurnost prometa

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<u>Mjere oticanja nezgoda</u>	Ograničenje brzine, provođenje ograničenja brzine, cestovne oznake	
<u>Sigurnost biciklista & pješaka</u>	Sigurnost nemotoriziranog prometa značajno unaprjeđuje iskustvo življenja i putovanja gradom jer to predstavlja glavni problem života u gradu i putovanja gradom.	
<u>Prostor pješačkih prijelaza</u>	Raznolikost vrsta pješačkih prijelaza su dostupni prometnim i gradskim projektantima za razmatranje, od označenih (zebra) prijelaza i prijelaza sa signalizacijom, do značajnijih infrastrukturnih investicija uključujući pješačke mostove, pothodnike koji predstavljaju model tzv. "Zajedničkog prostora".	
<u>Održavanje prometnica</u>	Održavanje prometnica uključuje raspon postupaka i ciljeva. Trošenje prometnica predstavlja posljedicu kombinacije utjecaja korištenja vozila te nezgoda, vremenskih prilika i ostalih prirodnih događaja. Daljnje mjere, kao posipavanje ulica, mogu biti korištene radi ublažavanja utjecaja vremenskih ili temperaturnih uvjeta na sposobnost vozila da koriste prometnice. Osim toga, održavanje prometnica može biti usmjereno i na ostvarivanja koristi od razvoja materijala te razumijevanja utjecaja građevinskih materijala od kojih su prometnice građene na zagađenje.	
<u>Mjere za smirivanje prometa</u>	Smirivanje prometa označava korištenje fizičkih i regulatornih mjera radi smanjenja brzine i ubrzanja.	<u>Sigurnost i osiguranje</u>
<u>Mobilnost bez prepreka</u>	Mjere radi unaprjeđenja postojećeg sustava vizualnog usmjeravanja te mjere radi nadopunjavanja sustava vizualnog usmjeravanja taktilnim i/ili zvučnim obavijestima	
Ediciranje djece o sigurnosti u prometu	Uvesti obveznu edukaciju o sigurnosti prometa	
Unaprijediti stanje prometa u blizini škola	Zone zagušenja prometa u blizini škola/zabraniti automobile unutar 500 metara od škole.	
Prioritizirati osjetljive sudionike prometa	Osigurati pristup za osjetljive sudionike prometa prilikom zatvaranja prometnica radi održavanja.	
Sigurne prometnice za bicikliste i pješake	Osigurati prometnice s dovoljno širine i pravilnog pločnika te propisno održavanje prometnica tijekom zime	
Smirenje prometa kroz uporabu sveobuhvatnog plana u svezi brzine	Sveobuhvatni i kvalitetno obrazloženi planovi u svezi brzine radi optimalne usklađenosti.	

5. Upravljanje prometom (poveznica)

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<u>Konvencionalni znakovi & oznake</u>	Okomiti znakovi – različite vrste okomitih znakova s tekstualnim ili grafičkim prikazom, za obavijesti, regulaciju Prometni znakovi za regulaciju ili upozorenja – radi usmjeravanja prometa i prenošenja upozorenja, Raznovrsni znakovi za regulatorne zahtjeve ili osnovne informacije– uključujući semafore, privremene znakove i osvjetljenja radi identificiranja skloništa ili pružanja dodatnog upozorenja u slučaju opasnih prepreka.	
<u>Konvencionalno upravljanje prometom</u>	Konvencionalno upravljanje prometom uključuje mjere usmjerene da utječu na kretanje prometa u mreži. Mjere uključuju prometna ograničenja u odnosu na prometne putove i prava ograničavanja smjera, koja koriste radi promjene smjera i kretanja prometa te parkiranja (i ograničenja zaustavljanja) koja omogućavaju neometano prometovanje na cestama.	<u>Strategije upravljanja na zahtjev</u>
<u>Kontrola gradskog prometa</u>	Sustavi kontrole gradskog prometa (UTC) su posebna vrsta upravljanja prometom koja integrira i koordinira kontrolu semafora na širokom području, radi kontrole prometnih tokova u mreži prometnica.	
<u>Varijabilni znakovi s porukama</u>	Varijabilni znakovi s porukama (VMS) su digitalni prometni znakovi koji se koriste radi obavještavanja vozača automobila o specifičnim privremenim događajima i prometnim uvjetima u stvarnom vremenu.	
<u>Pametni sustavi za prijevoz</u>	Pametni sustavi za prijevoz pokrivaju velik raspon primjene informacijskih i komunikacijskih tehnologija u prijevozu. Uključuju upravljanje prometom i tehnike kontrole, obavijesti u stvarnom vremenu za korisnike, upravljanje sustavima za javni prijevoz i prijevoz tereta, napredni sustavi za sigurnost, pomoći u nuždi i velikih nesreća te sustav elektroničke naplate.	<u>Telematika prijevoza</u>
Centar za koordinaciju mobilnosti	Platforma za protok informacija i ekspertiza	<u>Upravljanje mobilnosti</u>

6. Porezi i vozarine

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<u>Strukture vozarina</u>	Struktura vozarina uključuje cijeli niz mjera politike u svezi vozarina osim općenitog povisivanja i snižavanja vozarina. Ti elementi uključuju: različitost cijene prema geografskom kriteriju, dobu dana, učestalosti korištenja, i svrsi putovanja; koristeći ispis karata, koncesije; i tehnologiju pametnih kartica	
<u>Porezi na gorivo</u>	Porezi na gorivo koji se plaćaju na kupnju goriva se primjenjuju u mnogim zemljama. Uvođenje poreza na potrošnju goriva ne samo da povećava prihode, već predstavlja i relativno neselektivno sredstvo za naplatu korištenja prometnica.	<u>Strategije upravljanja na zahtjev</u>
<u>Porezi na vlasništvo vozila</u>	Porezi na vlasništvo vozila (neizravan porez) ima dvije glavne svrhe. Prvo, služi kao instrument općenitog pribavljanja prihoda – prihod je rijetko namjenski. Drugo, služi kao instrument za regulaciju broja vozila u vlasništvu i potencijalno za regulaciju godišta voznog parka radi usklađenja s ciljevima zaštite okoliša.	

7. Planovi putovanja temeljeni na lokaciji (poveznica)

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<u>Planovi putovanja organizacije</u>	Plan putovanja organizacije (CTP) je „strategija za organizaciju da smanji utjecaje prijevoza te da utječe na ponašanje svojih zaposlenika, dobavljača, posjetitelja i stranaka prilikom putovanja“ (Rye, 2002.). Vrlo često je plan putovanja usmjeren na ponašanje zaposlenika prilikom putovanja.	
<u>Planovi putovanja za škole</u>	Plan putovanja za škole, ili Upravljanje mobilnosti u slučaju škola (SMM) se sastoji od cijelog niza mjera koje primarno imaju za cilj promijeniti ponašanje učenika i roditelja u odnosu na mobilnost, a s obzirom na putovanja do škole i iz škole – pretežito smanjenjem putovanja automobilom	<u>Upravljanje mobilnosti</u>
<u>Hodajući autobus</u>	Hodajući autobus potiče djecu da hodaju u grupama do vrtića/osnovnih škola i iz vrtića/ osnovnih škola	<u>Sigurnost i osiguranje</u>
<u>Biciklirajući autobus</u>	Biciklirajući autobus potiče djecu da voze bicikl u grupama do škole i iz škole (ponekad također u vrtić i iz vrtića). Uobičajeno su mala djeca u pratnji odraslih osoba.	
<u>Obuka za bicikliste</u>	Ova mjera pruža obuku biciklistima jer, osobito za mlađe školarce, sigurnost u prometu često ima važnu ulogu u donošenju odluke o vožnji biciklom. Obuka za bicikliste također može biti pružena i drugim pojedincima; čitavim obiteljima ili zaposlenicima u odabranim organizacijama	<u>Način života neovisan o automobilu</u>
Ispitivanje putova prema školi	Izvršiti pregled školskih putova radi pronalaženja jakih i slabih točaka te postavljanja prioriteta u odnosu na mjere.	<u>Sigurnost i osiguranje</u>

8. Preraspodjela cestovnog prostora (poveznica)

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<u>Prometne trake za vozila s više osoba</u>	Prometne trake za vozila s više osoba (HOV) su osmišljene radi odvraćanja korištenja automobila s jednom osobom ili s malom popunjenošću, dajući prednost vozilima s više od minimalnog broja osoba (uobičajeno dvoje ili troje) i autobusima.	<u>Skupni prijevoz putnika</u>
<u>Izgradnja nove ceste</u>	Izgradnja ceste ima očito jednostavne ciljeve pružanja pristupa područjima do kojih prethodno nije bilo moguće doći motornim vozilima, smanjujući volumen prometa u jednom području premještanjem istog u drugo područje, ili povećanjem kapaciteta.	<u>Strategije upravljanja na zahtjev</u>
Ograničen pristup automobilima na posebnim prometnicama	Ograničen pristup automobilima na posebnim prometnicama	

9. Poboljšanje javnog prijevoza (poveznica)

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Sustavi upravljanja flotom autobusa	Sustav upravljanja flotom autobusa koristi obavijesti u stvarnom vremenu o lokaciji autobusa i obavljanju vožnje radi osiguranja da autobus vozi sukladno rasporedu.	
Autobusni prioriteti	Kako bi se vrijeme putovanja autobusom učinilo konkurentnim vremenu putovanju s pojedinačnim vozilima, niz prioritetsnih intervencija treba biti selektivno primijenjen na autobusne usluge.	
Regulacija autobusa	Reguliranje usluga autobusa se ovdje odnosi na upravljanje u kojem nadležna tijela za prijevoz franšiziraju pružanje usluga autobusnog prijevoza privatnim pružateljima ili stvaraju partnerstva, na dobrovoljnoj ili zakonskoj osnovi, s privavnim pružateljima.	
Razine vozarine	Vozarine mogu biti opisane kao novčana naknada za putovanje javnim prijevozom, primjerice cijena autobusne karte i karte za vožnju vlakom. Na razine vozarine mogu utjecati subvencije (ili propisani porezi) od strane državnih ili lokalnih vlasti.	
Povlaštene vozarine	Povlaštene vozarine omogućuju pojedinim društvenim skupinama mogućnost da putuju javnim prijevozom uz smanjene vozarine, što u nekim slučajevima može značiti i besplatno.	
Općenito poboljšanje u odnosu na dostupnost javnog prijevoza	Ova mjera je usmjerena na unaprjeđenje kvalitete usluga javnog prijevoza (PT) povećanjem razine dostupnosti, što uključuje povećanje brzine usluge, učestalosti, prikladnosti usluge, udobnosti, pristupačnosti i jednostavnijeg pristupa za sve pojedince (također sustav projektiran na način da nema prepreka za osobe s fizičkim ili mentalnim oštećenjima)	Kolektivni prijevoz putnika
Karte za korištenje javnim prijevozom za zaposlenike /sezonske karte za korištenje javnog prijevoza s popustom	Karte za korištenje javnim prijevozom za zaposlenike su mjesečne ili godišnje sezonske karte, kupljene od strane privatnih organizacija za svoje zaposlenike. u obliku bloka karata od udruženja za prijevoz.	
Usluge javnog prijevoza na zahtjev	Također poznato kao: Usluge „Prijevoza pruženog na zahtjev“, javnim prijevozom na zahtjev se smatra oblik javnog prijevoza usmjerenog prema korisniku, kojeg obilježava fleksibilno vrijeme i područje pružanja usluga od strane malih/srednjih vozila u smislu dijeljenja vožnje između polazišta i odredišta.	
Reorganizacija rasporeda javnog prijevoza	Reorganizacija rasporeda javnog prijevoza ima za cilj optimizaciju usluga javnog prijevoza i povećanje korištenja istog prilagođavanjem rasporeda koji bi bolje odgovarao načinu života putnika i njihovim obrascima kretanja.	
Posebne ponude karata za učenike	Posebne karte za učenike su često godišnje karte po nižim cijenama, koje se mogu kupiti uz predočenje dokumenta kojim se potvrđuje status učenika.	
Čista i tiha vozila u javnom gradskom prijevozu	Čista i tiha vozila u javnom gradskom prijevozu	Čista goriva i vozila
Unaprjeđenje lokalnog gradskog javnog prijevoza s različitim putovima i stajalištima	Unaprjeđenje lokalnog gradskog javnog prijevoza s različitim putovima i stajalištima	
Poboljšanje dostupnosti za starije osobe ili osobe s invaliditetom unutar gradskog javnog prijevoza	Poboljšanje dostupnosti za starije osobe ili osobe s invaliditetom unutar gradskog javnog prijevoza kroz pristupne rampe i otpljive površine.	
Sniženje cijena gradskog javnog prijevoza u odnosu na mladež	Sniženje cijena gradskog prijevoza u odnosu na mladež	
Snižene cijene gradskog javnog prijevoza ili besplatan gradski javni prijevoz	Snižene cijene gradskog javnog prijevoza ili besplatan gradski javni prijevoz	
Održavanje prometnica na stajalištima gradskog javnog prijevoza	Održavanje prometnica na stajalištima gradskog javnog prijevoza	
Probna razdoblja sa sniženim cijenama gradskog javnog prijevoza za nove korisnike	Probna razdoblja sa sniženim cijenama gradskog prijevoza za nove korisnike	Upravljanje mobilnosti

10. Personalizirano planiranje putovanja ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Fleksibilno radno vrijeme	Sustav upravljanja flotom autobusa koristi obavijesti u stvarnom vremenu o lokaciji autobusa i obavljanju vožnje radi osiguranja da autobus vozi sukladno rasporedu	
Personalizirano planiranje putovanja	Kako bi se vrijeme putovanja autobusom učinilo konkurentnim vremenu putovanju s pojedinačnim vozilima, niz prioritetnih intervencija treba biti selektivno primijenjen na autobusne usluge	
Telekomunikacije	Reguliranje usluga autobusa se ovdje odnosi na upravljanje u kojem nadležna tijela za prijevoz franšiziraju pružanje usluga autobusnog prijevoza privatnim pružateljima ili stvaraju partnerstva, na dobrovoljnoj ili zakonskoj osnovi, s privavnim pružateljima.	
Savjetnik za mobilnost/ Upravitelj za mobilnost	Vozarne mogu biti opisane kao novčana naknada za putovanje javnim prijevozom, primjerice cijena autobusne karte i karte za vožnju vlakom. Na razine vozarne mogu utjecati subvencije (ili propisani porezi) od strane državnih ili lokalnih vlasti.	Mobility Management
Edukacija o mobilnosti	Povlaštene vozarne omogućuju pojedinim društvenim skupinama mogućnost da putuju javnim prijevozom uz smanjene vozarne, što u nekim slučajevima može značiti i besplatno.	
Personalizirana pomoć pri putovanju (PTA)	Ova mjera je usmjerena na unaprjeđenje kvalitete usluga javnog prijevoza (PT) povećanjem razine dostupnosti, što uključuje povećanje brzine usluge, učestalosti, prikladnosti usluge, udobnosti, pristupačnosti i jednostavnijeg pristupa za sve pojedince (također sustav projektiran na način da nema prepreka za osobe s fizičkim ili mentalnim oštećenjima)	
Rad na daljinu	Karte za korištenje javnim prijevozom za zaposlenike su mjesecne ili godišnje sezonske karte, kupljene od strane privatnih organizacija za svoje zaposlenike, u obliku bloka karata od udruženja za prijevoz.	
Platforma za Mobilnost kao uslugu (MaaS)	Čista i tiha vozila u javnom gradskom prijevozu	Način života neovisan o automobilu

11. Parkiranje ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Parkiralište za bicikle & spremište	Bilo bi idealno da parkiralište za bicikle i spremište unutar gradova uključuje: nenatkriveno, ali sigurno parkiranje na prikladnim lokacijama za trgovine i usluge, čija primjena nije skupa; zajedno s Pretincima za bicikle i nadziranim Postajama za bicikle, koji pružaju mogućnost dugoročnog pohranjivanja i najbolju zaštitu od vremenskih uvjeta i krađe.	
Parkiranje izvan ceste	Parkiralište izvan ceste u posebnim objektima (na više razina) ili na posebnim područjima (površinama), koje je namijenjeno parkiranju. Mogućnost korištenja navedenih parkirališta znatno utječe na korištenje automobila.	
Propisi o parkiranju	Često broj parkirnih mesta dostupan za dostavu nije dovoljan za namirenje potreba dostavnih kamiona. Dostavljači su primorani na dvostruko parkiranje jer zahtjev za parkirališnim prostorom premašuje linearan kapacitet ulica. Osiguranje mesta za utovar/istovar je uobičajena lokalna politika za organizaciju dostavnih radnji za posljednji kilometar. Nedostatak prostora za dostavu premješta mjesto obavljanja dostavnih radnji na prometni trake ili pločnike te dovodi do zastoja i potencijalno opasnih situacija za ostale korisnike ulice.	Strategije upravljanja na zahtjev
Naknade za parkiranje	Naknade za parkiranje su finansijske naknade plaćene od strane vozača za korištenje parkirnih prostora, bilo u namijenjenim parkiralištima ili na označenim parkirnim mjestima na cesti.	Strategije upravljanja na zahtjev
Nadzor parkiranja	Nadzor parkiranja se primjenjuje na cestovna parkirališta i parkirališta izvan ceste (parkirališta s više razina, parkirališta na razini zemlje te podzemna parkirališta), iako način nadzora ovisi o vrsti parkirališta.	
Parkirališni standardi	Parkirališni standardi su norme u svezi količine parkirališta koja je potrebna ili dopuštena, za nova naselja svih vrsta unutar sustava planiranja korištenja zemljišta.	
Naknade za privatna parkirališta	Naknade za privatna parkirališta su uglavnom zaračunate od strane lokalnih vlasti u odnosu na postojeća ne-rezidencijalne objekte ili razvoj budućih ne-rezidencijalnih objekata, primjerice poslovnih zgrada. Njihova namjena je pomoći pri smanjenju zahtjeva za parkiranje vozila te stoga i intenzitetu prometa, osobito u gradskim centrima gdje putovanje na posao čini veliki postotak u prometu.	
Sustav za pomoć pri pronaalaženju parkirališnog mesta	Sustavi za pomoć pri pronaalaženju parkirališnog mesta (PGI) koriste različite obavijesne znakove (VMS) radi pružanja informacija vozačima u odnosu na lokaciju i dostupnost mesta na parkiralištu.	Telematika prijevoza
Upravljanje parkiralištem	Pojam „upravljanje parkiralištem“ se odnosi na postupak kontroliranja količine, troškova i/ili pristupa na parkiralište na lokaciji.	
Upravljanje parkiralištem na lokaciji	Pojam „upravljanje parkiralištem“ se odnosi na postupak kontroliranja količine, troškova i/ili pristupa na parkiralište na lokaciji.	Strategija upravljanja na zahtjev
Zajedničko korištenje parkirnih mesta radnika 9-17 sati te stanara 17-9 sati, najčešće izvedivo u mješovitim naseljima	Zajedničko korištenje parkirnih mesta radnika 9-17 sati te stanara 17-9 sati, najčešće izvedivo u mješovitim naseljima	Strategija upravljanja na zahtjev

12. Novi sustavi javnog prijevoza (poveznica)

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Brzi prijevoz autobusom	Brzi prijevoz autobusom [BRT] je javni prijevoz autobusom čije je namjena pružiti brže, pouzdano i udobnije putovanje putnicima, nego što to pruža konvencionalna usluga autobusnog prijevoza.	
Autobusne usluge	Usluge javnog prijevoza se odnose na čitav niz usluga prijevoza koje su dostupne javnosti, uključujući prijevoz spreman na zahtjev, autobuse, tramvaje, luke sustave gradske željeznice, metro (podzemna željeznicna) i usluge željezničkog prometa na velike udaljenosti.	
Nove usluge tračnog prometa	Nove usluge tračnog prometa na postojećim linijama mogu pružiti nove mogućnosti osobama da putuju ili poboljšane mogućnosti putovanja pružajući više izravne usluge te na taj način ostvariti smanjenje općih troškova putovanja	
Nove željezničke postaje i linije	Nove željezničke postaje se odnose na nove željezničke postaje na postojećim konvencionalnim željezničkim linijama koje pružaju nova mjesta na kojima se ljudi mogu ukrcati na vlak i sići s vlaka te time povećati geografsku dostupnost željezničke mreže.	Kolektivni prijevoz putnika
Terminali & mesta izmjene vrste prijevoza	Terminal ili mjesto izmjene vrste prijevoza ima svrhu unaprjeđenja vremena putovanja od vrata do vrata koja uključuju javni prijevoz, omogućavajući jednostavniju izmjenu različitih vrsta prijevoza i usluga unutar jedne građevine	
Tramvaju i laka gradska željezница	Tramvaji i Laka gradska željezница dijele mnogo osobina s teškom željeznicom kao npr. metro i prigradski sustav željeznice, ali prometuju s manjim kapacitetom.	
Školski autobus	Školski autobus je autobus za prijevoz djece i adolescenata u školu i iz škole te za potrebe školskih događanja.	

13. Novi načini korištenja automobila (poveznica)

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Auto klubovi	Auto klubovi uobičajeno su organizirane sheme, kojima pripadnici javnosti mogu pristupiti kako bi dobili pristup vozilu na kraća vremenska razdoblja	
Zajednički prijevoz	Koncept zajedničkog prijevoza nije nov, ali postoji velika nejednakost između toga kako su sustavi razvijani u različitim zemljama. Nejednakost se odnosi i na razlike u terminologiji. Zajednički prijevoz može biti slobodno definiran kao svaki postupak koji omogućava vozaču da pruži prijevoz drugoj osobi. To može biti organizirano kao neformalno pružanje prijevoza prijateljima i obitelji ili kao formalno organizirana shema u svezi radnog mjesačnog radi prijevoza za putovanja do posla te s posla. Zajednički prijevoz (europski termin) je poznat po raznim nazivima, kao pružanje prijevoza (lift giving), dijeljenje automobila (carpooling – u Sjevernoj Americi i car sharing u Ujedinjenom Kraljevstvu). U Ujedinjenom Kraljevstvu, dijeljenje automobila (car pool) je naziv koji se koristi kako bi se opisala situacija u kojoj kompanija ima u vlasništvu jedno ili više vozila za korištenje od strane svojih zaposlenika za poslovne svrhe ili po potrebi)	Način života neovisan o automobilu
Dijeljenje automobila (carpooling)	Dijeljenje automobila (carpooling) postoji kad dvije ili više osoba putuju u istom smjeru koristeći privatno vozilo jednog od njih (u Ujedinjenom Kraljevstvu se to zove car sharing).	
Dijeljenje automobila (car sharing)	Dijeljenje automobila (car sharing) je usluga mobilnosti gdje ljudi plaćaju da koriste automobil tijekom sata / dana i sl., a automobil je u vlasništvu pojedine organizacije koja je razvila navedenu shemu kao komercijalnu djelatnost. Uobičajeno automobili nisu u glavnom spremištu, nego su raspoređeni diljem grada ili čak po više gradova.	
Dijeljenje kombija (van-pooling)	Dijeljenje kombija (van-pooling) postoji u slučaju kad se zaposlenici u grupi voze mini busom na posao i s posla, dijeleći trošak vozila i njegovog iskorištanja. Ponekad takav dogovor je subvencioniran od strane poslodavca, također može biti organiziran od strane treće osobe umjesto od strane zaposlenika.	

14. Marketing i nagrađivanje ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Promotivne aktivnosti	Pod pojmom promotivne aktivnosti, podrazumijeva se nekoliko različitih promotivnih alata, u rasponu od vrlo tradicionalnih alata kao što su brošure, bilteni i sl., do više naprednih alata kao što su Facebook, youtube itd.	Upravljanje mobilnosti
Pribavljanje informacija od javnosti	Pribavljanje informacija od javnosti može se ostvariti na dva načina. Prvi način se ostvaruje putem pasivnog/ polu-pasivnog pribavljanja informacija putem uređaja koji podržavaju Web 2.0, kao što su pametni telefoni koji mogu biti nošeni od strane putnika koji koriste javni prijevoz ili u automobilima u mreži prometnika. To može biti unaprijedeno zahtjevom prema javnosti da pruži dodatne informacije, kao npr. način prijevoza koji koriste te ako se radi o javnom prijevozu, o kojem broju usluge se radi.	Uključenost javnosti
Oglašavanje i ostale promotivne aktivnosti	Srž ideje je potaknuti dobrovoljnju promjenu ponašanja putem pojačavanja svjesnosti i promocijom alternative automobilu.	
Kampanja o svjesnosti putovanja i Dogadaji	Usmjereno medija na poboljšanje od strane javnosti razumijevanja o problemima koje uzrokuje rast prometa i utjecaj načina putovanja, kao i prikazivanje onoga što se može učiniti radi rješavanja tih problema, uključujući promjenu načina putovanja pojedinca. Postoje različite vrste kampanja o svjesnosti putovanja, uključujući i godišnja događanja.	Upravljanje mobilnosti
Kampanje usmjerenе na korištenje kacige prilikom vožnje bicikla	Snižene cijene/besplatne kacige uz obavijesti o sigurnosti prometa	
MM-Oglašavanje i popusti za novopridošle osobe	MM- Oglašavanje i popusti za novopridošle osobe	

15. Land use planning

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Doprinosi onoga koji je nositelj razvoja	Doprinosi infrastrukturni onoga koji je nositelj razvoja uključuju plaćanje koje ta osoba vrši (ili davanje) radi potpore infrastrukture u području koje razvija.	Uključenje javnosti
Gustoća razvoja i mještovitost	Više gustoće razvoja mogu potaknuti kraća putovanja i, stoga, vožnja biciklom i pješačenje. To također može pridonijeti održivosti javnog prometa. Na sličan način, bolja kombinacija razvoja može pridonijeti unaprjeđenju pristupnosti i stoga smanjenu potrebu za putovanjem.	
Korištenje zemljišta na način da se potiče javni prijevoz	Poboljšanje uvjeta radi učinkovitog funkciranja javnog prijevoza;	Strategije upravljanja na zahtjev
Održiv prijevoz prilikom planiranju korištenja zemljišta	Poboljšati dostupnost gradskih područja te omogućiti ljudima da više putuju alternativnim načinima prijevoza; Povećati zahtjev za javnim prijevozom, osobito poticanjem promjene načina s obzirom na privatne automobile.	

16. Integracije načina rada ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Parkiranje & vožnja	Parkiranje i vožnja je oblik integriranog prijevoza koji omogućava korisnicima privatnog prijevoza da parkiraju svoja vozila i putuju u centar grada koristeći oblik javnog prijevoza	Strategije upravljanja na zahtjev
Prodaja jedinstvenih karata	Prodaja jedinstvenih karata omogućava putnicima da prilikom korištenja više oblika javnog prijevoza koriste jednu kartu za čitavo putovanje	
Ponuda integriranih vozarina	Ova mjera omogućava putnicima da koriste jednu kartu za različite usluge, primjerice sve oblike prijevoza unutar grada ili regije, ili da koriste ulaznu kartu za sportske događaje kao kartu za javni prijevoz	Telematika prijevoza
Prijevoz pružen na zahtjev	Prijevoz pružen na zahtjev je prijelazni oblik prometa, negdje između autobusa i taksija te pokriva širok raspon usluga prijevoza od manje formalnog prijevoza unutar zajednice do područja velikih mreža	Kolektivni prijevoz putnika
Plan za multimodalno putovanje, izmjena od autobusa do bicikla itd.	Plan za multimodalno putovanje, izmjena od autobusa do bicikla itd.	Strategije upravljanja na zahtjeva

17. Uključivi gradski dizajn ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Dijeljeni prostor, primjena mjere u Madridu	Oslobađanje grada od automobila	Strategije upravljanja na zahtjev
Rješenja u svezi dijeljenog prostora	Minimalizirati segregaciju VRU-a i vozila	

18. Kupnja e-karata ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Kupnja putovanja za javni gradski prijevoz putem aplikacija i sl.	Kupnja putovanja za javni gradski prijevoz putem aplikacija radi bolje dostupnosti	Telematika prijevoza

19. Zone zaštite okoliša ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Područja bez automobila oko škola	Područja bez automobila unutar, primjerice, 500 m oko škola	
Područja s niskim emisijama	Područja s niskim emisijama (LEZs) su područja gdje je pristup vozilima ograničen na ona vozila s niskim emisijama. Tendencija je usredotočenost na gradske centre, gdje je korištenje zemljišta visokog stupnja, promet je velik te izloženost populacije je visoka.	Strategije upravljanja na zahtjev

20. Vozila na električne baterije i gorive čelije ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Vozila na električni pogon imaju dodijeljena najbliža mjesta za parkiranje	Može biti korišteno u industrijskim područjima te u gradskim centrima	Čista goriva i vozila
Stanice za punjenje vozila na električni pogon	Stanice za punjenje vozila na električni pogon	

21. Infrastruktura za vožnju ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Biciklističke mreže	Biciklistička mreža pruža okvir za niz infrastrukturnih intervencija i unaprjeđenja pokrivači zadano područje grada i može uključivati: mrežu Biciklističkih staza uključujući odvojene objekte za bicikle; pružanje Parkirališta za bicikle i Spremišta; te integraciju vožnje biciklom s javnim prijevozom. Idealno te „teške“ infrastrukturne mjere bi trebale također biti podržane „blagim“ marketingom, aktivnostima promocije i planiranja putovanja.	
Odvojeni biciklistički objekti	Pojam Odvojeni biciklistički objekti označava kolektivni naziv za različitu biciklističku infrastrukturu, koja se sastoji od označenih traka, staza, bankina i putova namijenjenih uporabi od strane biciklista i od kojih je motorizirani promet općenito isključen.	
Poboljšanje biciklističkih objekata	Poboljšanje biciklističkih objekata ima za cilj povećati aktivnost vožnje biciklom unaprjeđenjem uvjeta za to. Postoji mnogo načina za unaprjeđenje uvjeta biciklista. To uključuje: unaprjeđenje putova i biciklističkih traka, parkirališta za bicikle, povećanje osobne sigurnosti za bicikliste, kao i kombiniranje vožnje bicikla s javnim prijevozom.	Način života neovisan o automobilu
Stanice za punjenje bicikala na električni pogon	Stanice za punjenje bicikala na električni pogon.	
Stanice za pumpanje guma bicikla i servisiranje bicikla	Stanice za pumpanje guma bicikla i servisiranje bicikla.	

22. Naplata uslijed zagušenja prometom ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Naplata korisniku ceste	Naplata korisniku gradske ceste (također nazvano i naplatom uslijed zagušenja prometom ili naplata cestarine) uključuje naplatu vozačima radi korištenja ceste kojom se voze.	Strategije upravljanja na zahtjev

23. Čišća vozila ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Promoviranje vozila s niskom razinom emisija ugljika	Promoviranje korištenja vozila s niskom emisijom ugljika	
Čišća vozila i alternativna goriva	Smanjenje emisije onečišćujućih tvari koje proizlaze iz cestovnog prometa.	Čišća goriva i vozila
Ekološka vožnja	Ekološka vožnja je način vožnje koja smanjuje potrošnju goriva te stoga i emisije stakleničkih plinova i stope nezgoda. Posebne kampanje, radionice i obuka imaju za cilj promjenu ponašanja vozača u prilog iskoristivosti energije i cestovnoj sigurnosti.	

24. Sheme dijeljenja bicikla ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Dijeljenje bicikla	Koncept programa dijeljenja je učiniti bicikle besplatnim ili dostupnim korisnicima kao sredstva gradskog prijevoza, kako bi se ograničio porast automobilskog prometa i zagađenost koja iz toga proizlazi te zagušenost prometom.	
Dijeljenje bicikala	Usluga mobilnosti gdje su bicikli dostupni u gradu ili na radnom mjestu, na način da se ljudima omogući osiguran pristup tim biciklima koje dijele, umjesto da koriste vlastite bicikle	Način života neovisan o automobilu
Dijeljenje električnih bicikala	Dijeljenje električnih bicikala	

25. Ograničenja pristupa ([poveznica](#))

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
Fizička ograničenja	Fizička ograničenja ograničavaju korištenje automobila u gradskim područjima ili ostalim specifičnim područjima, smanjenjem kapaciteta prometnica, primjerice zatvaranjem prometnica ili preraspadnjom kapaciteta prometnica s automobilima na ostale načine prometovanja, primjerice autobuse, bicikliste i pješake. Uključuju davanje prioriteta autobusima, biciklističkim trakama, većim područjima za pješake, tračnom prometu unutar prometnica, kao npr. tramvaj ili sustav lake gradske željeznice te mjeru smirivanja prometa.	
Regulatorna ograničenja	Postoje dva načina regulatornih restrikcija: sustavi dozvola u kojima samo određena vozila mogu ući u područje i ograničenje prema broju registrske tablice, prema kojem je zabranjen pristup vozila s određenim brojem tablice u određene dane.	Strategije upravljanja na zahtjev
Stvaranje područja u kojima je dopušten pristup samo određenih vozila	Stvoriti područja u kojima je samo odabranim vozilima dopušteno kretanje. Ta područja mogu biti osjetljiva područja sa zonama niskih emisija, središnja ili povjesna područja, parkovi prirode itd. Ograničenja se mogu primjeniti na sva vozila osim primjerice na čista vozila.	
Stvaranje područja u kojim je motorizirani promet općenito zabranjen	Stvoriti područja s kontrolom pristupa, u kojima su motorizirana vozila u potpunosti zabranjena. Takva područja mogu biti središnja ili povjesna područja, parkovi prirode itd. Ova mjeru povećava privlačnost za pješake i vrste polaganog prijevoza te kvalitetu života i zraka u tom području	



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



Wuppertal
Institut



BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉSI
KÖZPONT



Donostiako Udala
Ayuntamiento de San Sebastián



ЦЕНТЪР
ЗА ГРАДСКА
МОБИЛНОСТ

