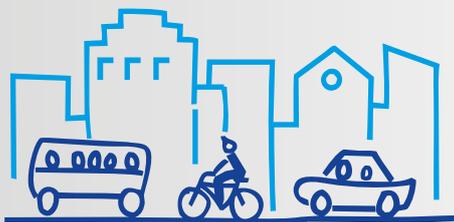


2020  
**CiViTAS**  
Cleaner and better transport in cities



# KORAK NAPRIJED

ZA SREDNJE NAPREDNE  
GRADOVE

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



European Platform  
on Sustainable Urban  
Mobility Plans



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

[www.sumps-up.eu](http://www.sumps-up.eu)

## PODATCI O IZDAVAČU

### Informacije

CIVITAS SUMP-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 čistijeg i boljeg prijevoza u gradove.

### Izdavač

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 Europa)

[ana.dragutescu@iclei.org](mailto:ana.dragutescu@iclei.org)

Koordinator diseminacije projekta

Richard Adams (ICLEI Europa)

[richard.adams@iclei.org](mailto:richard.adams@iclei.org)

### Zahvala

Ova publikacija je izrađena zahvaljujući doprinosima organizacija koje sudjeluju u SUMP-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](http://www.sumps-up.eu)



[twitter.com/CIVITAS\\_SUMPsUp](https://twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp)



[www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up](https://www.linkedin.com/in/civitas-sumps-up)



## SADRŽAJ

1. SAŽETAK	4	
2. UVOD	4	
2.1 Proizvod SUMP-ova		5
2.2 Kontekst odabira mjere i pakiranje		5
2.3 Pregled uputa		6
3. KORAK NAPRIJED – KORAK OD POJEDINAČNIH MJERA DO SISTEMATIČNOG I INTEGRIRANOG RAZVOJA SUMP-A	8	
3.1 Sistematičan pregled već odabranih ili primijenjenih mjera		9
3.2 Smjernica o načinu kako odabrati i pakirati mjere		10
3.3 Opće preporuke za integraciju mjera i paketa mjera		19
4. ZAVRŠNE NAPOMENE	20	
4.1 Materijali SUMP-ova		20
4.2 Citirani navodi u tekstu		20
DODATAK I	21	
Popis mjera		21

## 1. SAŽETAK

Ovaj priručnik pruža podršku gradovima koji su upoznati s planiranjem održive mobilnosti u gradovima. Grad koji je napravio korak naprijed primjenjuje mjere SUMP-a, ali ne sistematično.

Pitanja na koja se odnosi ovaj priručnik su kako primijeniti sistematičan i učinkovit pristup pri odabiru mjere, kako postići sinergiju između različitih vrsta mjera i područja politike, kako prilagoditi nova područja mjera u ono što je već poduzeto unutar grada te kako postići veću sistematičnost u postupku odabira mjere.

Savjeti i ideje kako riješiti navedena pitanja su prikazani u dva ciljna područja:

1. Sistematičan pregled već odabranih ili primijenjenih mjera radi provjere da li su svi relevantni izazovi, područja politike mobilnosti, vrste prijevoza i vrste mjera pokriveni.
2. Postupno usmjeravanje o tome kako odabrati i pakirati mjere radi sistematičnog i integriranog razvoja SUMP-a.

Za sistematičan pregled, tri modela mogu biti korištena radi razvrstavanja i organizacije postojećih mjera i planova, a temelje se na (1) izazovima, (2) područjima politike mobilnosti i vrstama prometa te (3) vrstama mjera.

Kad je sistematičan pregled dovršen. Pakiranje mjera može biti izvršeno koristeći 4 načela. Sastavljanje paketa mjera se vrši na temelju načela da mjere koje utječu na potražnju za putovanjem i mjere za učinkovitije korištenje postojećeg prometnog sustava bi uvijek trebale činiti temelj za paket mjera.

## 2. UVOD

Unatoč podršci i znanju u odnosu na Plan održive mobilnosti u gradovima (SUMP), koji su u proteklih nekoliko godina postali dostupni lokalnim vlastima, prihvaćanje SUMP-ova odvija se relativno polako. Postoji potreba za sistematičnijim razumijevanjem i podrškom u odnosu na razvoj i primjenu SUMP-a.

Ovaj priručnik je dio sistematiziranja postupka SUMP-a i služi za identificiranje najučinkovitijih alata i metoda za planiranje u odnosu na postupak SUMP-a te daje smjernice u glavnim područjima važnim za visoko kvalitetan, djelotvoran i uspješan razvoj SUMP-a. Tematika ovog priručnika je odabir mjere i pakiranje.

## 2.1 Proizvod SUMP-ova

Ovaj priručnik je proizvod projekta SUMP-ova (pogledajte Okvir 1 radi poveznice s više informacija).

CIVITAS SUMP-ov 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 čistih, 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 SUMP-ova su:

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

### Okvir 1: SUMP-ov

SUMP-ov 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 dosegu: 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 materijala posjetite: [www.sumps-up.eu](http://www.sumps-up.eu)



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

## 2.2 Kontekst odabira mjere i pakiranja

Odabir mjere i pakiranja su vrlo važni dijelovi cjelokupnog postupka razvoja SUMP-ova. 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 CH4ALLENGE. 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.

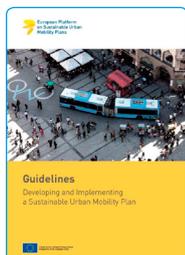
Međutim, smjernica mora biti bolje prilagođena za praktičare u različitim tipovima gradova. Širok raspon gradova s različitim uvjetima u Europi podrazumijeva da izazovi u svezi odabira prave vrste mjere ovise o tome koliko je grad razvijen s obzirom na planiranje održive mobilnosti u gradovima, ali također i o polaznoj točki svakog grada. Tri priručnika o integraciji mjera i paketa mjera izdani od strane SUMP-ova 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](http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines).

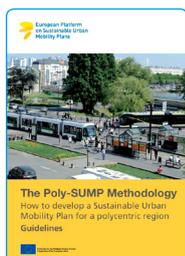
Ove smjernice su namijenjene za gradski prijevoz, za praktičare u području mobilnosti i ostale zainteresirane strane uključene u razvoj i primjenu Plana održive mobilnosti u gradovima.



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](http://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 CH4ALLENGE 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](http://www.sump-challenges.eu/kits)

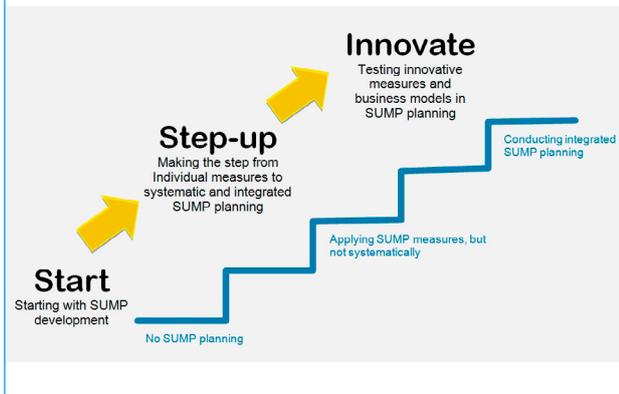
**2.3 Pregled priručnika**

CIVITAS SUMP-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 različitim 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.

Prikaz 1: Shematski prikaz tri priručnika



### Start – započinjanje sa SUMP razvojem

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. Ciljnu 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 trenutni učinak od odabranih mjera 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

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

Ovaj priručnik pruža podršku gradovima koji su upoznati s planiranjem održive gradske mobilnosti. Tipičan grad spreman za unaprjeđivanje već primjenjuje karakteristične mjere SUMP-a, ali još ne sistematično. Moguće je da su mjere 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 mjera između različitih područja politike ili ostalih sektora politike.

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

### Osmišljanje inovacija (Innovate) – testiranje inovativnih mjera 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 ciljani grad je integrirao planiranje SUMP-a s ambicioznom vizijom i ciljevima. Grad ima sistematičan način pristupa odabiru mjera unutar širokog spektra područja politike, ali mu je potrebno usmjeravanje u odnosu na to kako odabrati i primijeniti inovativne mjere i poslovne modele kako bi dosegnuo slijedeću razinu razvoja unutar planiranja SUMP-a.

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

### 3. KORAK NAPRIJED

#### KORAK OD INDIVIDUALNIH MJERA DO SISTEMATIČNOG I INTEGRANOG RAZVOJA SUMP-A

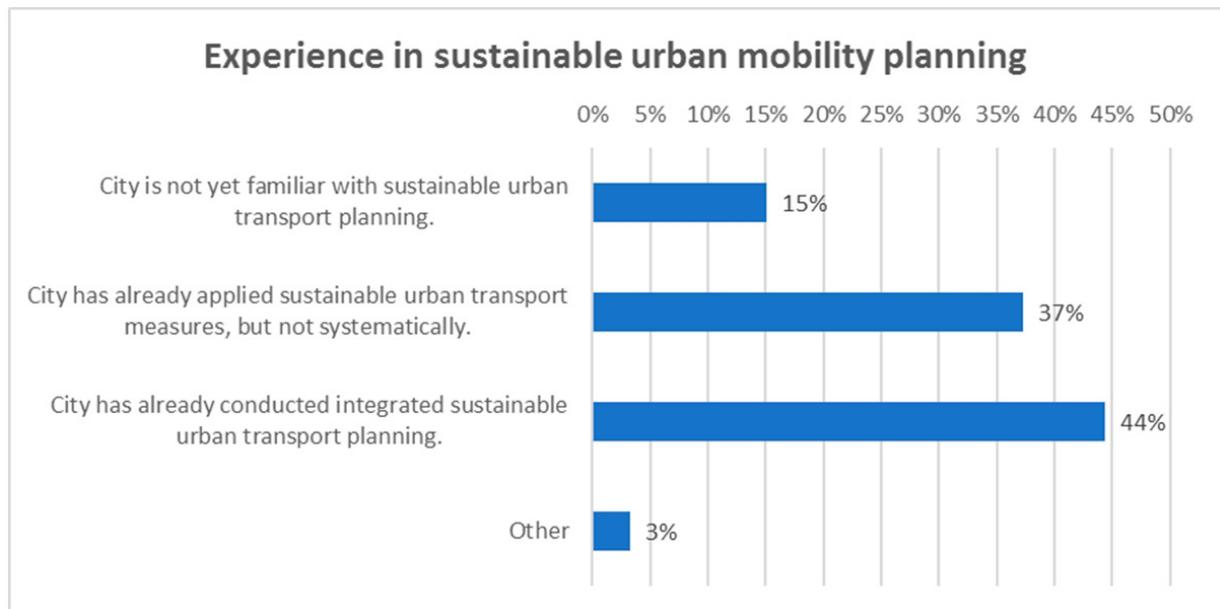
Mnogi gradovi u Europi su upoznati s planiranjem SUMP-a, ali još ne slijede sistematičan i integrirani pristup. Unutar SUMP-Up projekta anketa je provedena u 2017. godini, kojom se od gradova u Europi tražilo da iznesu svoje SUMP iskustvo. Od 328 gradova koji su sudjelovali, više od trećine je primijenilo mjere održive mobilnosti u gradovima, ali ne sistematično (pogledajte prikaz 2). 85% gradova također imaju planove ili programe za pojedinačna područja mobilnosti, kao što je biciklistički plan i program sigurnosti prometa.

Iz ove perspektive, SUMP-Us anketa prikazuje da postoji potreba za pružanje podrške gradovima koji su svjesni planiranja održive mobilnosti u gradovima te uobičajeno imaju jedan ili nekoliko planova ili programa za pojedinačna područja politike mobilnosti, ali trebaju povećati svoj

kapacitet radi provođenja više sistematičnog i integriranog pristupa planiranju SUMP-a gdje se sinergija između različitih političkih područja i mjera može pronaći. Ti gradovi se u ovom priručniku nazivaju gradovima koji su učinili „korak naprijed“. Priručnik za gradove koji su učinili korak naprijed obuhvaća slijedeća dva glavna dijela:

1. **Sistematičan pregled** već odabranih ili primijenjenih mjera radi provjere da li su svi bitni izazovi, područja politike mobilnosti, vrste prometa i mjere pokriveni.
2. **Postupno usmjeravanje** u odnosu na to kako odabrati i pakirati mjere za sistematičan i integriran razvoj SUMP-a.

Prikaz 2: Iskustvo u planiranju SUMP-a u gradovima koji sudjeluju u anketi CIVITAS SUMP-Us projekta u 2017. godini (N=327; rezultati s obzirom na populaciju države). Potpuni prikaz rezultata ankete je dostupan na: [www.sumps-up.eu/reports](http://www.sumps-up.eu/reports).



### 3.1 Sistematičan pregled već odabranih ili primijenjenih mjera

Grad koje je učinio korak naprijed moguće da već ima pokrenute postupke SUMP-a i/ili da je već započeo s primjenom mjera na temelju planova/programa za individualna područja politike mobilnosti. Ovaj prvi dio priručnika za gradove koji su učinili korak naprijed, uključuje sistematičan pregled već odabranih ili primijenjenih mjera radi provjere da li su svi bitni izazovi, područja politike mobilnosti, vrsta prometa i mjere pokriveni u postojećim planovima i programima. Dok grad početnik treba odrediti prioritete između izazova, ciljeva i sredstava za različita politička područja, grad koji je učinio korak naprijed treba ići dalje i definirati slabosti te pronaći sinergiju radi osnaživanja tih slabosti kao pokretača za održiviji prometni sustav.

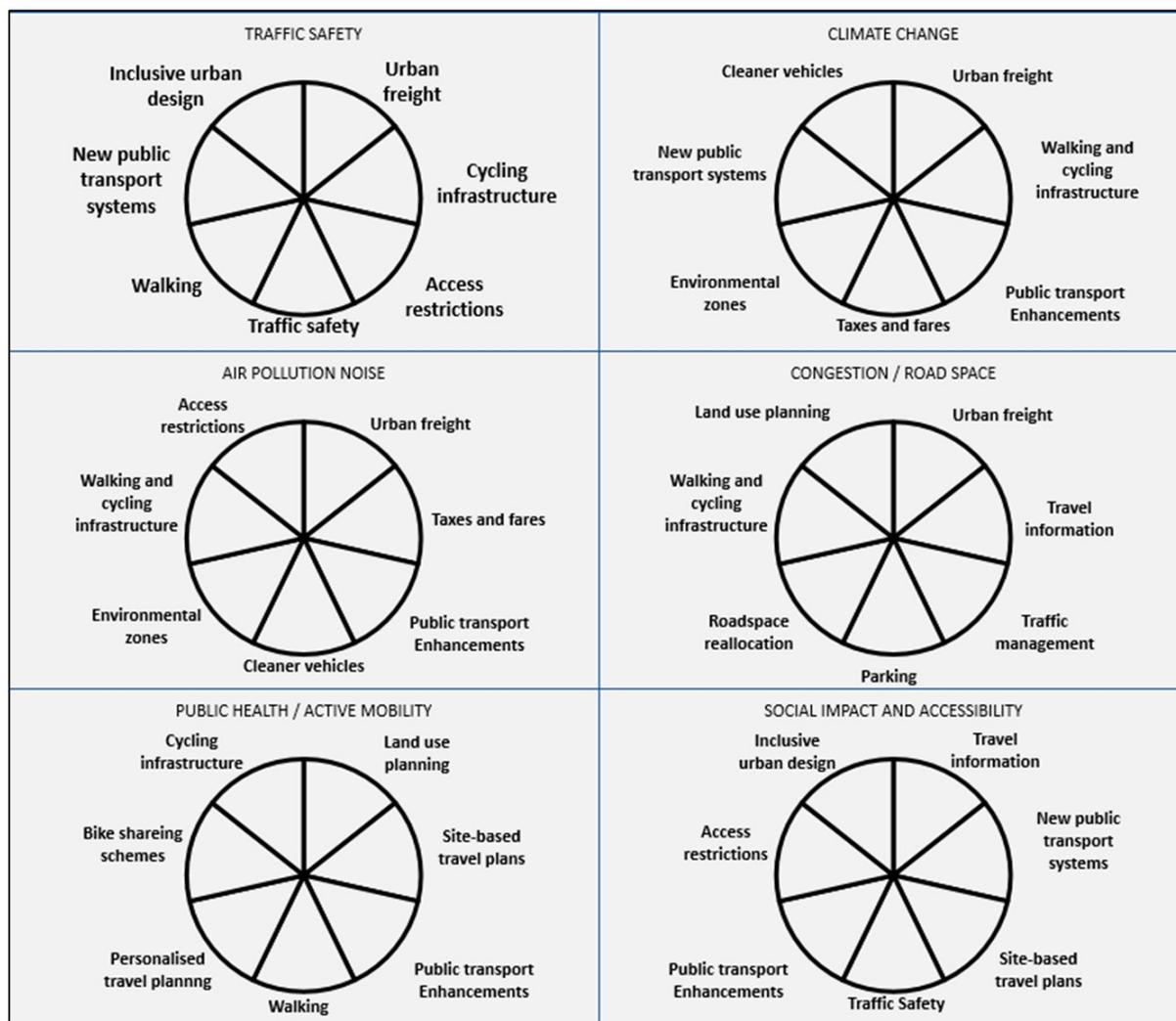
Smjernica je naznačena niže radi sistematičnog pregleda već odabranih ili primijenjenih mjera u smislu izazova, područja politike mobilnosti, vrsta prometa i mjera.

#### 1: Izazovi

Može postojati mnogo vrsta lokalnih izazova u gradu, u odnosu na korištenje prometnog sustava te u odnosu na sami sustav. Mnogi od njih mogu biti razvrstani prema sljedećem primjeru sveukupnih izazova za mobilnost u gradovima:

- Klimatske promjene
- Onečišćenje zraka i buka
- Sigurnost prometa
- Zagušenje / cestovni prostor
- Javno zdravlje / aktivna mobilnost
- Socijalna uključenost i dostupnost

Prikaz 3: Primjeri područja mjera koja se odnose na različite sveukupne izazove koji su uobičajeni pri planiranju mobilnosti u gradovima. Na izazov se može odgovoriti sa širokim rasponom različitih mjera. Različita područja mjera prikazana u tortnim grafikonima mogu biti korištena kako kontrola radi provjere da li grad ima sveobuhvatan pristup prilikom odgovora na pojedini izazov. Područja mjera dana u prikazu se temelje na dostupnim izvorima različitih mjera sažetih u Dodatku I.

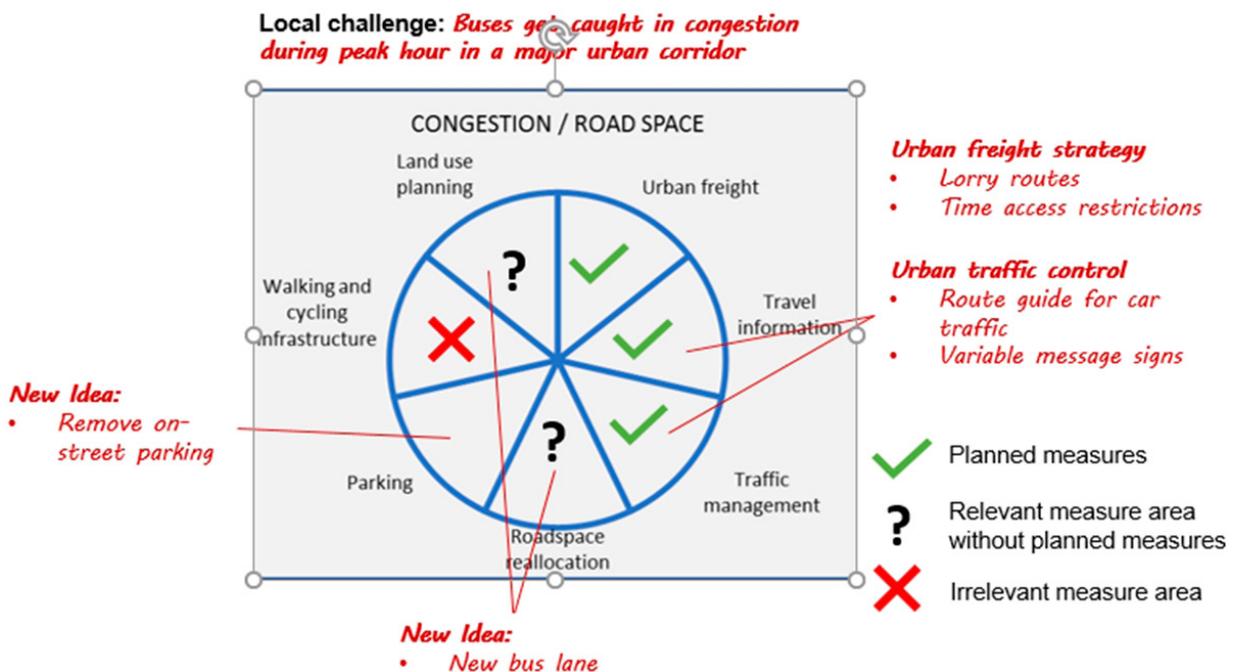


Ovi primjeri sveukupnih izazova mogu biti korišteni kao struktura za sistematičan pregled radi otkrivanja da li postoje lokalni izazovi koji nisu pokriveni niti jednim planom ili mjerom. Primjerice, ukoliko grad ima zagušenje prometom kao prioritetni izazov, postoji više od jednog načina kako rješavati izazov i ostvariti pozitivne učinke kroz primijenjene mjere. Primjeri područja mjera korisni za rješavanje sveukupnih gore navedenih izazova su predstavljeni u prikazu 3 (tortni grafikoni mogu biti korišteni kao okvir za izbor).

Korištenjem ove metode će biti jasnije ako postoji prioritetni izazov koji se rješava samo s nekoliko različitih područja mjera te da li postoji potencijal za proširenje mjesta na kojima se može krenuti u rješavanje problema.

Izmišljeni primjer toga kako tortni grafikoni mogu biti korišteni je predstavljeno u prikazu 4. Bilježenjem odabranih ili planiranih mjera iz postojećih planova i programa, biti će jasno da li postoje područja mjera koja nisu uzeta u obzir. U tom slučaju, postoje mjere odabrane ili primijenjene unutar područja gradskog prijevoza tereta, Putnih informacija i Upravljanja prometom koje se već odnose na lokalne zahtjeve. Radi daljnjeg rješavanja lokalnih zahtjeva, usredotočenost može biti usmjerena na druge područje mjera. U ovom primjeru, ideje o uklanjanju parkiranja na ulici i stvaranja nove trake za autobuse može stvoriti paket mjera koji nadopunjuje već primijenjene mjere. Područje mjere pješčenja i vožnje biciklom nije se smatralo važnim u ovom slučaju.

Prikaz 4: Izmišljeni primjer toga kako tortni grafikon može biti korišten radi sistematiziranja odabira mjere radi rješavanja lokalnog izazova

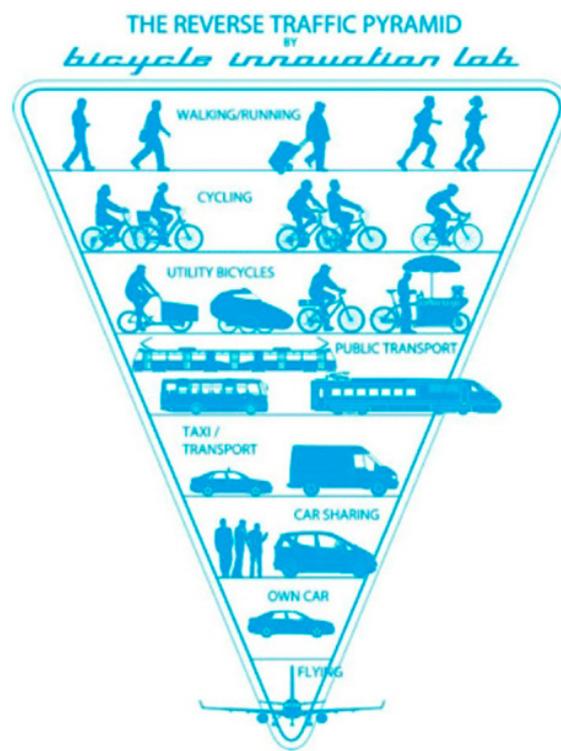


## 2: Područja politike mobilnosti i vrste prometa

Ukoliko grad ima za prioritet uravnotežiti vrste prometa i povećati održive vrste prometa, to se može prikazati u obliku obrnute piramide. Obrnuta prometna piramidu su koristili mnogi gradovi godinama radi prikazivanja prioriteta (pogledajte prikaz 5 kao primjer)

Ovaj pristup može također biti korišten za dobivanje sistematičnog pregleda vrsta prometa koje je grad postavio kao prioritet već primijenjenim strategijama i mjerama, te da li su gradske vizije/ciljevi i odabrane mjere usklađene. Različiti elementi mogu biti korišteni radi prikazivanja toga, primjerice dodijeljena sredstva, broj mjera ili izvora koje djeluju s određenim područjem politike mobilnosti. Prikaz 6 predstavlja primjer kako prikazati konzistentnost između gradskih prioriteta (vrsta prometa i ciljeva u ovome primjeru) te u što grad uistinu ulaže. U ovom slučaju bi investicije trebale biti premještene s cestovnog prometa na sigurnost i osiguranje te na mjere koje povećavaju pješaćenje i vožnju biciklom. Jedna korist od korištenja ovog modela je da na vrlo slikovit način informira donositelje odluka o tome kako oblikovati proračuna radi ostvarenja ciljeva.

Prikaz 5: Obrnuta prometna piramida. Izvor: Bicycle Innovation lab (Laboratorij za inovacije u svezi bicikala) (2012.)



Prikaz 6: Primjer kako prikazati konzistentnost između gradskih prioriteta (vrsta prometa i ciljeva u ovome primjeru) te u što grad uistinu investira.

Transport modes	Priority	Investments the last year	Investments the last five years
Walking		100	800
Cycling		200	1300
Public transport		5000	19000
Taxi / transport (e.g. special transport services)		200	1000
Car-sharing		100	200
Car		2000	15700
Total		7600	38000

Targets	Priority	Investments the last year	Investments the last five years
Improve safety and security		1000	4000
Increase walking a cycling		200	1300
Increase quality and use of public transport		5000	19000
Effective freight system		1000	3000
Accessibility private cars		2000	15700
Total		9200	43000

### 3: Vrsta mjere

Prilikom rada na sistematičnom pregledu već odabranih ili primijenjenih mjera, ne radi se samo o prikupljanju informacija o mjerama unutar različitih područja politike, nego i također o vrsti mjere koja je odabrana ili primijenjena.

Mjera može opisana kao radnja koja može pridonijeti jednom ili više ciljeva politike u SUMP-u, ili savladavanju jednog ili više identificiranih izazova (svibanj, 2016.). Četiri vrste mjere su definirane u Okviru 3 i pokrivaju jasnu većinu svih mogućih mjera koje mogu biti uključene u SUMP-u.

Napominje se da jedna mjera može spadati u više vrsta mjera, tj. ove vrste nisu međusobno isključive. Sve vrste mjera mogu obuhvatiti unutarnje mjere (mjere usmjerene unutar organizacije, primjerice razrada biciklističkog plana) i/ili vanjske mjere (mjere usmjerene izvan organizacije, primjerice primjena biciklističke staze).

Mjere također mogu biti pojedinačne ili dio paketa ili programa mjera. Dok pojedinačne mjere imaju određeni utjecaj, paket mjera može povećati taj utjecaj i stvoriti veću vrijednost ostalim područjima politike ili čak sektorima politike. Ne postoji općenito pravilo o tome kako paket mjera može biti definiran. Često prilikom spominjanja paketa mjera je njihova svrha doprinijeti zadanim ciljevima ili određenim izazovima. Međutim mogu postojati paketi mjera koji imaju za cilj povećati troškovnu učinkovitost, stvoriti veću vrijednost za novac, ili biti izrađeni za određenu organizaciju (Svibanj, 2016.).

#### Okvir 3: Različite vrste mjera SUMP-a

Četiri vrste mjera SUMP-a su niže definirane na temelju Clark et. Al. (2017.). Napominjemo da pojedinačne mjere mogu spadati u više vrsta mjera, tj. ove mjere se međusobno ne isključuju. Mjere također mogu biti pojedinačne ili dio paketa programa ili mjera.

- **Mjere strateške politike**

Politika predstavlja odluku donesenu od strane pojedinca ili skupine, koja teži ostvariti određeni cilj ili ciljeve. Mjera politike stoji iza ostalih mjera jer čini odluku o primjeni ostalih mjera / paketa mjera. Primjerice, mjera politike može biti biciklistički plan djelovanja, tj. odluka o primjeni određenih radnji i taj plan djelovanja može uključivati detalje pojedinačnih mjera. Postoje dva načina na koja mjere politike mogu međusobno djelovati unutar političkog paketa: one mogu postići više zajedno, nego svaka od njih pojedinačno i/ili one mogu omogućiti ostale mjere u paketu savladavajući zapreke za njihovu primjenu (svibanj 2016.).

- **Mjere za upravljanje mobilnosti**

To su mjere koje upravljaju zahtjevom za mobilnost promjenom stavova i ponašanja putnika. Ove mjere uključuju, primjerice, hodajuće školske autobuse, personalizirano planiranje putovanja ili obavijesne kampanje širokih razmjera koje imaju za cilj utjecati na način razmišljanja ljudi o njihovoj mobilnosti. Također uključuje mjere „u odnosu na postupak“ čiji cilj je promjena načina na koji se posao obavlja unutar uprava, kao i mjere koje se odnose na to kako ljudi pribavljaju, čitaju, razumijevaju i koriste informacije. Potkategorije mogu biti određivanje cijena i poticaji, obavijesti i komunikacija, promocija i edukacija te trening.

- **Mjere u svezi okoliša /infrastrukturne mjere uključujući održavanje**

To su mjere radi izmjene okoliša kao infrastruktura za pješaćenje i vožnju biciklom, razvoj zelenih područja, lokalizacija, itd.

- **Mjere za regulaciju i pružanje usluga, zakonodavne mjere**

Ove mjere uređuju kako prometni sustav može biti korišten. Te vrste mjera idu odozgo prema dolje te se mogu raširiti preko više geografskih razina: državne razine, gradske razine, razine radnog mjesta itd. Primjerice, regulativa koja dopušta skretanja udesno na semaforima za bicikliste ili područja niskih emisija ulaze u ovu kategoriju skretanja udesno na semaforima za bicikliste ili područja niskih emisija ulaze u ovu kategoriju.

Radi dobivanja pregleda raspona vrsta mjera koje su pokrivene u gradu, već primijenjene (ili odabrane) mjere mogu biti razvrstane prema strukturi prikazanoj u tabeli 1. Po mogućnosti, tabela za svaki prioritetni izazov ili cilj može bit načinjena na način da bude jasnije kako mjere iz različitih planova i programa utječu na subjekt. Biti će također jasnije koje vrste mjera su ponudene. Radi rješavanja određenog izazova te radi ostvarivanja vizija i ciljeva gradskog SUMP planiranja, često je potrebno koristiti široku paletu mjera koje se odnose vanjski na građane i unutarnje (unutar organizacija).

Koristeći ovu strukturu, biti će jasno da li određena vrsta mjera nedostaje u gradskom planiranju mobilnosti. Ne postoji općenito pravilo da moraju biti uključene mjere iz svakog područja, ali ako nisu, onda mora biti razmotreno da li za to postoji razlog. Ovaj pregled donosi jasnoću da li postoji ili ne potreba za osnaživanjem kapaciteta grada na neki način, tj. u smislu proračuna/financiranja, ljudskih resursa ili kompetentnosti u određenom području.

Tabela 1: Primjer strukture radi dobivanja pregleda pokrivenosti različitih mjera SUMP-a i ravnoteže između unutarnjih i vanjskih mjera, Izvor: Trivector

Target: <i>No casualties in traffic accidents</i>		
Target: <i>Increased quality public transport</i>		
Target: <i>Increased modal share bicycle</i>		
Measure types	Internal measures (inward the organisation)	External measures (outward to the citizens)
<b>Strategic policy-related measures</b>	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bicycle plan (measures, guidance, objectives)</i></li> <li>• ...</li> <li>• ...</li> </ul>	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bicycle plan (information)</i></li> <li>• ...</li> <li>• ...</li> </ul>
<b>Communicative measures and mobility management</b>	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Travel policy for the city</i></li> <li>• ...</li> </ul>	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Information campaign</i></li> <li>• ...</li> </ul>
<b>Physical / infrastructural measures including maintenance</b>	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Allocate budget and responsibility for maintenance</i></li> <li>• ...</li> </ul>	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>New infrastructure for cycle traffic</i></li> <li>• ...</li> </ul>
<b>Regulation, service provision and legislation including land-use planning</b>	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Reallocation of collected parking fees</i></li> <li>• ...</li> </ul>	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Low emission zone in city centre</i></li> <li>• ...</li> </ul>

### 3.2 Smjernice kako odabrati i pakirati mjere

Gradovi koji imaju više planova/programa za pojedinačna područja politike mobilnosti i druge vrste planiranih ili primijenjenih mjera politike i strategija, trebaju razmotriti kako različiti planovi, strategije i mjere međusobno djeluju. Postoje dva načina na koja mjere politike mogu zajedno djelovati u paketu: one mogu postići više zajedno, nego svaka od njih pojedinačno (to je princip sinergije) i/ili one mogu omogućiti ostale mjere u paketu savladavajući zapreke za njihovu primjenu (svibanj, 2016.).

Koristi od paketa mjera također mogu prerasti u nedostatke ako su mjere unutar paketa kontraproduktivne. Primjerice, ako je fleksibilno radno vrijeme na radnom mjestu primijenjeno istovremeno s mjerom dijeljenja kombija. Drugo pitanje na koje treba dati odgovor je ne samo koje vrste mjera su odgovarajuće u paketu, nego i u kojem redosljedu bi ih trebalo primijeniti. Poticajne mjere (npr. nova autobusna linija) bi trebale biti primijenjene i naglašene prije primjene mjera koje nisu poticajne (npr. ograničenja privatnog prijevoza) (OECD 2002.) Radi smanjenja rizika kontraproduktivnog paketa mjera te radi izbjegavanja stvaranja paketa koji će biti previše složen te će na isti biti utrošeno puno vremena, preporuča se slijediti sistematičnu strukturu.

Radi dobivanja ideje o tome kako bi paket mjera mogao izgledati, pogledajte Okvir 4 zbog primjera paketa mjera upravljanja na zahtjev i gradskih slučaja za stvarne životne primjere iz različitih europskim gradovima.

#### SLUČAJ GRADA – Primjeri paketa mjera

##### **Povezani Birmingham – Grad Birmingham**

Birmingham-ov Plan održive mobilnosti u gradu, Povezani Birmingham, iznio je viziju za grad koja se odnosi na stvaranje prometnog sustava koji na prvo mjesto stavlja korisnika i donosi povezanost koju ljudi i poslovanje potražuju. Primjena Povezanog Birmingham-a će poboljšati svakodnevni život ljudi čineći putovanje dostupnijim, sigurnijim i zdravijim te koristeći ulaganje u prijevoz kao katalizator radi unaprjeđenja strukture grada. Povezani Birmingham će također omogućiti prometnom sustavu da bude korišten kao način smanjenja nejednakosti diljem grada, pružanjem boljeg pristupa radnim mjestima, obuci, zdravstvenoj zaštiti i obrazovanju, kao i smanjenjem ograničenja mobilnosti.

Povezani Birmingham sadrži više ključnih mjera koje se razvijaju i primjenjuju – one uključuju:

- Politiku raspodjele prometnog prostora
- Novi tramvajski i autobusni šravci za brzi prijevoz
- Područja zelenog putovanja
- Područje niske emisije ili Područje čistog zraka
- Poboljšanu infrastrukturu za vožnju biciklom i pješačenje

Plan je dostupan u SUMP registru:

[www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up\\_registry/utility/tools/push\\_resource\\_file.php?uid=2f6b9702](http://www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry/utility/tools/push_resource_file.php?uid=2f6b9702)



**Okvir 4: Primjeri paketa mjera upravljanja na zahtjev**

OECD je opisala šest različitih paketa mjera upravljanja na zahtjev koji se mogu koristiti kao ideja i pojašnjenje za to kako paket mjera može biti sastavljen (OECD 2002.):

- 1. Omogućiti izvedive alternative vožnji u kojoj sudjeluje samo jedna osoba, uz postepeno povećanje troškova cestovnog prijevoza.** npr. Parkiraj se i vozi javnim prijevozom, platforme za dijeljenje vožnje, povećanje kvalitete javnog prijevoza, potaknuti članstva u udruženjima za dijeljenje automobila prilikom izgradnje smještajnih kapaciteta s ograničenim brojem parkirnih mjesta, cestarina, trake za vožnju prilikom zajedničkog korištenje automobila, naknade za parkiranje.
- 2. Integrirati mjere prijevoza na zahtjev i korištenja zemljišta.** Npr. Zahtijevati (zelene) planove prometa prilikom izgradnje stambenih i poslovnih naselja, izbjegavanje širenja gradskih naselja i zemljišta namijenjenog trgovini u mjestima gdje nema javnog prijevoza.
- 3. Uvesti planove zelenog prijevoza.** Plan zelenog prijevoza je u osnovi paket mjera za određeno područje ili organizaciju.
- 4. Primijeniti mjere smanjenja prometa u gradskim centrima uz logističke mjere za prijevoz tereta.** Npr. rute i zabrane za kamione, vremenska ograničenja pristupa, poticaji i subvencioniranja, gradski logistički centri, integriranje logističkog planiranja u planiranje korištenja zemljišta, upravljanje parkiranjem.
- 5. Uspostaviti naknade korisnicima cesta u koordinaciji s inteligentnim sustavima upravljanja prometom.** Npr. Naknade za parkiranje, naknade za zagušenje prometom, multimodalne obavijesti & savjeti za putovanje, dinamičke smjernice i informacijski sustavi.
- 6. Promovirati virtualnu mobilnost i fleksibilnije tržište rada.** Npr. Telekomunikacije, rad na daljinu, fleksibilno radno vrijeme, politike putovanja kompanije.

**Pakiranje mjera uz princip od četiri koraka**

Princip četiri koraka je dokazani pristup za korištenje prilikom pakiranja mjera u planiranju SUMP-a. Pogledajte Okvir 5 radi konceptualne pozadine i definicije principa četiri koraka.

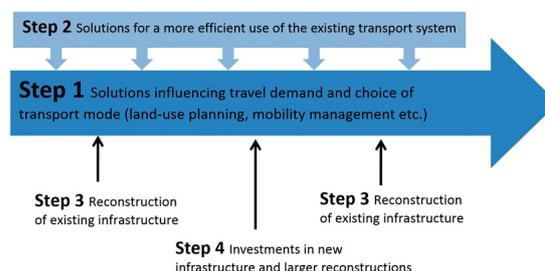
**Okvir 5: Sistematičan pristup s principom četiri koraka:**

Dokazani pristup prilikom pakiranja mjera za sistematično i učinkovito planiranje SUMP-a je onaj uz primjenu principa četiri koraka. Ovaj pristup je temeljen na istraživanju te ga zagovara švedska državna tijela za planiranje SUMP-a u gradovima te za planiranje prometa na nacionalnim i regionalnim razinama (pogledajte Švedsku upravu za promet et al, 2014).

Koraci principa četiri koraka mogu se opisati na slijedeći način:

- **Korak 1:** Promisli! Rješenja koja utječu na potražnju putovanja i izbor vrste prometa (planiranje korištenje zemljišta, upravljanje potražnjom / upravljanje mobilnosti).
- **Korak 2:** Optimiziraj! Rješenja za učinkovitije korištenje postojećeg prometnog sustava (infrastruktura, vozila etc.).
- **Korak 3:** Obnovi! Obnavljanje postojeće infrastrukture.
- **Korak 4:** Izgradi novo! Investicije u infrastrukturu i veće rekonstrukcije.

Iako naziv pristupa implicira korištenje prema redosljedu, pristup bi trebalo gledati kao „način razmišljanja“ u planiranju održive mobilnosti. Istraživanje koje stoji iza principa četiri koraka provedeno od strane Ekman et al (1996.) naglašava važnost kontinuiranog smanjenja ovisnosti o motoriziranom prijevozu, uz stavljanje prioriteta na održivije vrste prometa te učinkovitije korištenje postojećeg prometnog sustava radi smanjenja potrebe za velikim rekonstrukcijama ili gradnji nove cestovne infrastrukture. Princip četiri koraka jamči da su prikladne mjere udružene u paketima mjera radi povećanja isplativosti u planiranju SUMP-a.



Radi razumijevanja kako načelo četiri koraka može biti korišteno, potrebno je razumjeti kako promatrati različite vrste mjera unutar četiri različita koraka. U prikazu 7 kratki vodič prikazuje različite vrste mjera za svaki korak.

Prikaz 7: Vrste mjera u različitim koracima u sklopu principa četiri koraka



Struktura četiri koraka može se koristiti kao kontrolna postaja nakon razvoja popisa mjera

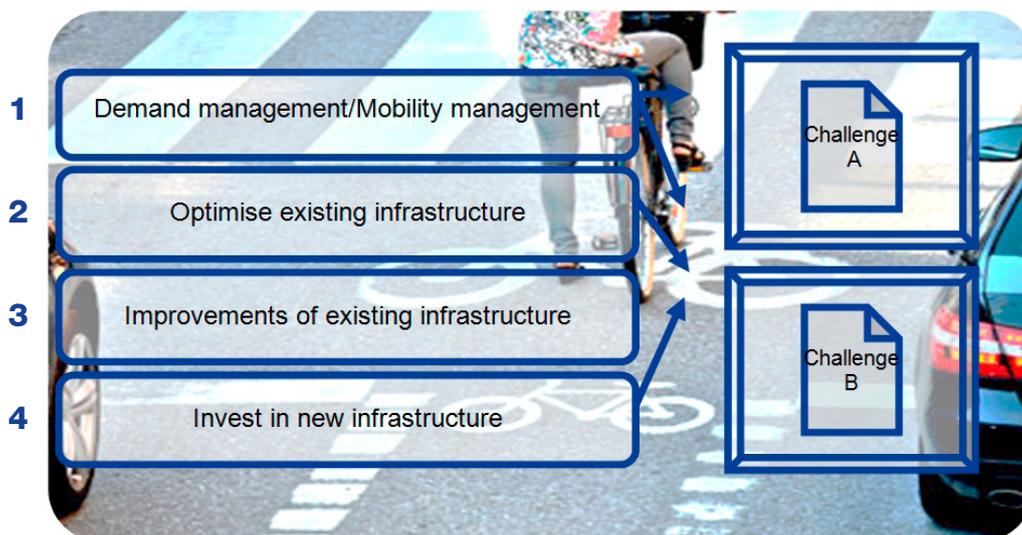
koje su izvedive i učinkovite. Stavite mjere s ciljem razvoja infrastrukture u okvir 3 i četiri te podijelite ostale mjere između koraka 1 i 2. Nakon toga će biti jasno ako su mjere usredotočene prema izgradnji nove infrastrukture ili više prema upravljanju, planiranju unaprjeđenja politike i regulacije.

Pravilo postoji kako biste bili sigurni da uvijek uzmete u obzir da li ima dovoljno mjera u koraku 1 i koraku 2. Slijedeći korak je pogledati izazove te vidjeti koja vrsta mjere može biti korištena radi rješavanja tih izazova.

Korištenje ove strukture može potencijalno rezultirati time da se s izazovima suočite/riješite ih bez potrebe za skupim infrastrukturnim mjerama. Također to može biti korišteno radi kreiranja paketa mjera. Shematski primjer toga je prikazan u prikazu 8. Paketi mjera mogu biti stvoreni dodavanjem mjera s ciljem rješavanja određenih izazova u paket.

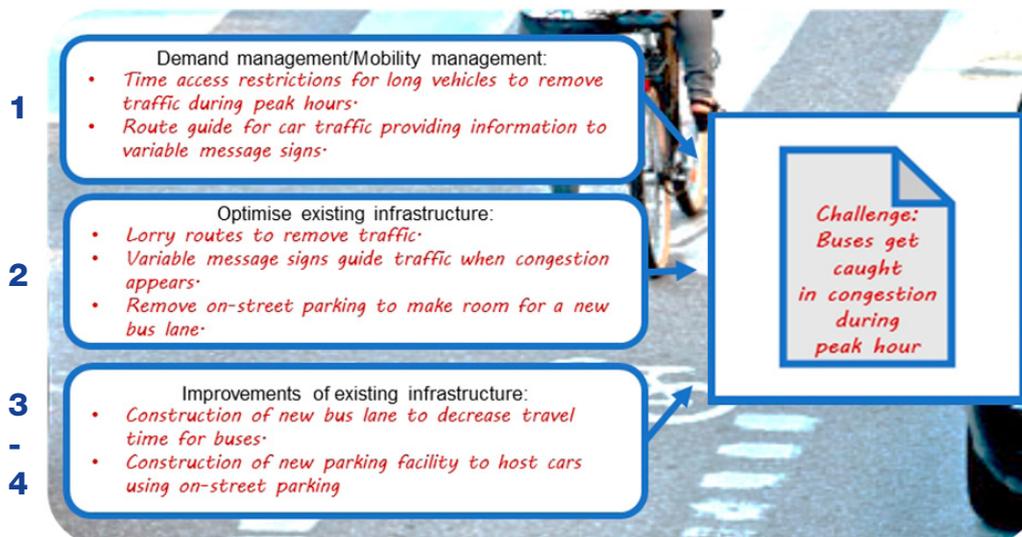
Prema teoriji koja stoji iza principa četiri koraka, važno je opisati zavisnosti između različitih mjera u paketima mjera. To bi trebalo opisati s obzirom na tempiranje, ali i s obzirom na učinke sinergije. Kao primjer, može odgovarati primijeniti mjere koraka 1 i koraka 2 čim to bude moguće te pratiti učinke. Ostale mjere u paketu tada mogu biti razmotrene i primijenjene ili označene na način da više nisu prioritetne (Švedska uprava za promet et al. 2014)

Prikaz 8: Kako princip 4 koraka može biti korišten za pakiranje mjera  
Izvor: Švedska uprava za promet et al (2014.)



Kao primjer, ova metoda može biti primijenjena na izazov opisan u prikazu 4, radi prikazivanja kako se paket mjera sastoji od mjera unutar različitih koraka (pogledajte prikaz 9).

Prikaz 9: Primjer paketa mjera radi rješavanja lokalnog izazova



Od odabranih mjera je u prikazu 9 izrađen paket koji se proteže kroz nekoliko područja politike. Glavni izazov na koji se paket odnosi je zastoj za javni prijevoz, ali također postoje druge praktične sinergije, kao smanjenje onečišćenja zraka i povećana privlačnost javnog prijevoza u odnosu na privatne automobile.

## Razviti plan djelovanja

Nakon određivanja mjera i paketa mjera, slijedeći korak je razrada i primjena odabranih mjera i paketa mjera. Unutar SUMP-UP-a, načela i smjernice za SUMP Planove djelovanja su razvijeni i predstavljeni u materijalu za smjernice koji je dostupan na Internetu (pogledajte Okvir 6).

### Okvir 6: Načela i smjernice za razvoj Plana djelovanja SUMP-a

Materijal za smjernice za gradove koji razvijaju SUMP Plan djelovanja, uključujući predloške, poveznice na kvalitetne primjere i alate. Materijal je dodatak SUMP Smjernicama te je proizvod SUMP-UP-a, dostupan na [www.sumps-up.eu](http://www.sumps-up.eu).

### SLUČAJ GRADA – Primjeri početnih mjera

#### Promjene u tarifnoj politici javnog prijevoza u Sofiji – Grad Sofija

U Sofiji je paket mjera koji ima cilj povećati broj putovanja javnim prijevozom izrađen i stavljen u primjenu u lipnju 2016. godine. Paket se sastoji od četiri mjere koje se odnose na naplatu i informiranje.

1. Smanjenje troška godišnje karte za sve linije s iznosa od 500 BGN na 365 BGN. S navedenom mjerom se više organizacija uvjerilo da kupe godišnje karte za svoje zaposlenike.

2. Uvođenje nove karte pod nazivom „Metro+“ – karte za metro i jednu dodatnu autobusnu/trolejbusnu/tramvajsku liniju. S proširenjem metroa na dva najveća okruga u Sofiji, mnogi ljudi su počeli putovati putem metroa na posao i s posla kući. Obično je većini ljudi potrebna dodatna linija kako bi došli od kuće do metroa ili od metroa do radnih mjesta. S uvođenjem te nove prijevozne karte, uspjelo se uvjeriti veći broj ljudi da koriste javni prijevoz.

3. Uvođenje trodnevne karte za sve linije uslijed povećanja broja turista.

4. Obavijesne kampanje u velikim organizacijama i školama.

Tijekom razdoblja od šest mjeseci, od lipnja 2016. godine do prosinca 2016. godine, za 48% je povećana kupnja karata za javni prijevoz (svih vrsta karata).

### SLUČAJ GRADA – Primjeri početnih mjera

#### Područja plana intervencije – Grad Donostia-San Sebastian

U Donostia-San Sebastian SUMP sadrži pet osnovnih politika:

- Poticanje ne-motoriziranih načina.
- Povećanje modalnog udjela javnog prijevoza u odnosu na privatne automobile
- Postizanje primjerenijeg, društveno i s obzirom na zaštitu okoliša, optimalnog korištenja javnog gradskog prostora
- Utjecanje na ponašanje građana u odnosu na mobilnost
- Doprinošenje održivom gradskom razvoju

Ovih pet politika je podijeljeno na nekoliko Područja plana intervencije. Svako područje ima specifične ciljeve koji se ostvaruju različitim paketima ili programima i mjerama djelovanja. Područja uključena u plan su:

- Mobilnost pješaka
- Mobilnost vožnje biciklom
- Javni prijevoz
- Upravljanje prometom
- Promet dobara
- Intervencije u javnom prostoru/prostoru građana
- Parkiranje
- Upravljanje, flote čistih vozila
- Upravljanje mobilnosti za ciljane grupe
- Obuka i edukacija u održivoj mobilnosti
- Komunikacija, podizanje svijesti i marketing
- Nova korištenja zemljišta
- Nova prometna infrastruktura



Izvor: San Sebastian

## SLUČAJ GRADA – Primjeri početnih mjera

**Integrirani razvoj mreže –  
Grad Budimpešta**

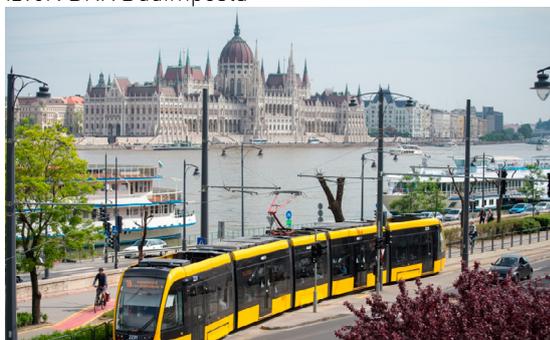
Osnovna infrastruktura za gradski prijevoz se sastoji od željeznice, prigradske željeznice, metroa, autobusne mreže, kao i glavne mreže prometnica, pružajući različite regionalne veze i veze na velike udaljenosti te povezujući gradske četvrti. Veća povezanost se može ostvariti uvođenjem novih veza, kao i sigurnim i pouzdanim razvojem postojećih prometnih mreža, preraspodjelom javnih područja i razvojem intermodalnih veza gdje se u središtu nalaze putnici. Integrirani pristup je općenito potreban u razvoju mreže. Plan je dostupan u SUMP registru:

[www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up\\_registry//utility/tools/push\\_resource\\_file.php?uid=51245b09](http://www.sumps-up.eu/fileadmin/templates/sumps-up/lib/sumps-up_registry//utility/tools/push_resource_file.php?uid=51245b09)

Popis mjera:

1. Rute javnog prijevoza koje pružaju izravno povezivanje
2. Modernizacija postojećeg mreže tračnog prometa
3. Povezivanje odvojenih dijelova grada s novim mostovima preko Dunava i prijelazi na odvojenim razinama križanja cesta i pruge
4. Izgradnja komponenata cestovne mreže koje nedostaju
5. Rekonstrukcija ceste sa složenim pristupom
6. Neprekidna glavna biciklistička mreža
7. Poboľšanje biciklističke interoperabilnosti, sekundarna cestovna mreža pogodna za vožnju biciklom
8. Proširenje prometa vodnim putovima te infrastruktura za usluge
9. Razvoj pametne gradske logističke mreže.

Izvor: BKK Budimpešta

**3.3 Opće preporuke za integraciju  
mjera i paketa mjera**

Postoji mnogo načina kako postupiti sistematično i učinkovito prilikom ulaska u postupak odabira mjere te ne postoji čudotvorno rješenje koje bi bilo korisno u svakoj situaciji. Jedna preporuka je izabrati postupak odabira mjere koji je već ranije bio korišten u drugim strateškim kontekstima unutar gradske uprave. Postupajući na taj način, manje truda po pitanju edukacije treba biti uloženo u odnosu na zainteresirane strane po pitanju kako odabrati odgovarajuće mjere. Međutim, bez obzira na metodu za sistematičan odabir mjera, druga preporuka je uvijek osigurati da niti jedno područje mjere nije zaboravljeno prilikom rješavanja lokalnog izazova mjerama u SUMP-u. Metode opisane u poglavlju 3.1. mogu ovdje biti korisne i prva sažeta kontrola pokrivenih područja mjera može biti izvršena s poprilično malom dozom truda s obzirom na uloženo vrijeme i sredstva.

Provedbom ovih metoda procjene za sistematičan odabir mjere, dobar temelj za pakiranje mjera će biti postavljen jer različite vrste sinergija mogu nastati između različitih područja mjera.

Prilikom ulaska u postupak pakiranja mjera, preporučljivo je prvo obratiti pažnju na različite primjere paketa opisanih u poglavlju 3.2., radi dobivanja ideje o konceptu te mogućim sinergijama i koristima. Drugo, preporuča se koristiti princip četiri koraka jer isti promiče isplative mjere, mjere koje su usmjerene na optimizaciju postojećeg sustava i mjere koje su usmjerene na poticanje održivih vrsta prometa.

## 4. ZAVRŠNE NAPOMENE

### 4.1 Materijali SUMP-ova

Ostali materijali SUMP-ova su dostupni na stranici projekta [www.sumps-up.eu](http://www.sumps-up.eu).

- Priručnik o integraciji mjera i paketa mjera u SUMP-u – Start
- 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 CIVITAS alata
- SUMP Registar

### 4.2 Citirani navodi u tekstu

Bicycle Innovation lab (Laboratorij za inovacije u svezi bicikala) (2012.) Obrnuta prometna piramida od strane laboratorija za inovacije u svezi bicikala.

[www.bicycleinnovationlab.dk/?show=jpn&l=UK](http://www.bicycleinnovationlab.dk/?show=jpn&l=UK) (pristupljeno 22. lipnja 2017. godine)

Clark et al. (2017.) Opis i klasifikacija AM mjera uključujući čimbenike koje utječu na njihovu učinkovitost. Izvješće o PASTA projektu.

Ekman et al. (1996) Ekman, L. Smidfelt Rosqvist, L. & Westford, P. (1996). Trafiksystem för bättre stadsmiljö. Bulletin 138. Institutionen för Trafikteknik, Lunds Tekniska Högskola

Evidence (2015) [www.evidence-project.eu](http://www.evidence-project.eu) (pristupljeno 11. travnja 2017. godine).

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

Svibanj (2016.) CH4ALLENGE Priručnik za odabir mjere – Odabiranje najučinkovitijih paketa mjera za Planove održive mobilnosti u gradovima. [www.sump-challenges.eu/kits](http://www.sump-challenges.eu/kits) (pristupljeno 11. travnja 2017. godine)

OECD (2002) Potražnja cestovnog putovanja-suočavanje s izazovom. Organizacija za ekonomsku suradnju i razvoj. ISBN 92-64-19755-9.

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](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf) (pristupljeno 11. travnja 2017. godine)

Švedska uprava za promet et al (2014) Strateški izbor mjera, Novi korak za planiranje prijevoznih rješenja, Priručnik. Broj izdanja: 2013:176. ISBN: 978-91-7467-546-7. Datum izdanja: siječanj 2014. Izdavač: Švedska uprava za promet, Švedsko udruženje lokalnih vlasti i regija

## 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 ubrzanje 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.

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

1. Pješачenje ( [poveznica](#) )

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Pješaka područja &amp; putovi</a>	Mjere radi utjecanja na ponašanje pješaka te radi osiguranja sigurnih i atraktivnih pješčkih područja	<a href="#">Način života neovisan o automobilu</a>
Stvoriti (privremeno) pješčka područja	Radi ograničenja obujma prometa unutar centara gradova, ograničenja pristupa i jasna strategija radi poticanja uspostave mreža pješčkih područja može biti uspostavljena.	
<a href="#">Pametna pješčka raskrižja</a>	Pametni senzor za pješake (IPD) koji pruža informaciju u stvarnom vremenu Semaforu 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 svjetlom) se koristi radi isticanja raskrižja i okruženja raskrižja, kako bi upozorio vozila na prisutnost pješaka te time povećao njihovu sigurnost.	<a href="#">Sigurnost i osiguranje</a>
Olakšanje 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	

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

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Putovi za kamione i zabrane</a>	Putovi za kamione se koriste radi postizanja Pozitivnog usmjeravanja specificiranjem putova kojima se kamioni mogu kretati	<a href="#">Prijevoz tereta u gradu</a>
<a href="#">Sustavi za upravljanje protokom cestovnog prijevoza tereta</a>	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 primijenjena (primjerice za vrijeme vikenda).	
<a href="#">Partnerstva u svezi kvalitete prijevoza tereta</a>	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.	
<a href="#">Odbori i forumi za savjetovanje u svezi prijevoza tereta</a>	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.	
<a href="#">Imenovanje gradskog upravitelja za logistiku</a>	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.	
<a href="#">Vremenska zabrana pristupa</a>	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
<a href="#">Ograničenja u odnosu na okoliš</a>	Ove vrste mjera su usmjerene na očuvanje centara gradova kao ugodnih mjesta 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.	<a href="#">Prijevoz tereta u gradu</a>
<a href="#">Ograničenja pristupa s obzirom na veličinu/teret</a>	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.	
<a href="#">Naplata (naplata za ceste, naplata radi zagušenja prometom, naplata parkiranja)</a>	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) određene u centralnim područjima radi smanjenja opsega prometa u razdoblju najgušćeg 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 uspostavljene za korištenje prostora rubova pločnika, neke temeljene na fiksnim stopama, druge mogu uključivati promjenjive sheme naplate te su općenito primijenjene kao dio skupine strategija.	
<a href="#">Poticaji i subvencije</a>	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 operaterima nije široko korišteno jer je preskupo, dok je pružanje određenih troškovnih pogodnosti (neposredni poticaji) češće korišteno.	
<a href="#">Prilagođavanje zona ukrcaja na ulici</a>	Mjere parkiranja na ulici su usmjerene na prilagođavanje postojećeg oblika ceste i zona ukrcaja radi smještanja postojećeg i budućeg volumena prometa te gospodarskih vozila. Mjera je usmjerena na raspoređivanje odgovarajućeg prostora ruba pločnika za parkiranje i aktivnosti ukrcaja. Strategije u odnosu na parkirališna mjesta i zone ukrcaja 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.	
<a href="#">Obliznja područja za dostavu</a>	Nedostatak objekata za parkiranje i ukrcaj usmjerenih na primitak tereta može zahtijevati korištenje područja za zaustavljanje (ili obliznjih područja za dostavu). Cilj je razvijanje mjesta za provedbu i područja izvan ceste kod poduzeća i objekata koji redovito primaju teret. Uspostavljanje uobičajenih mjesta 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 obliznjih područja za dostavu ili zaustavljanje koje bi mogle poslužiti kao gradske platforme za prekrcaj.	
<a href="#">Točke preuzimanja</a>	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.	
<a href="#">Gradski centri za konsolidaciju</a>	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
<a href="#">Promjene vrste prijevoza</a>	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.	<a href="#">Prijevoz tereta u gradu</a>
Educirati prometne projektante u svezi gradske logistike	Razviti edukaciju u svezi gradske logistike za prometne projektante u regijama/općinama	
<a href="#">Integriranje logističkog planiranja u planiranje korištenja zemljišta</a>	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
<a href="#">Konvencionalni vozni red i informacije o uslugama</a>	Kvaliteta informacije, oblici u kojima je ponuđena, te izvori i napor koji su uključeni u pružanje informacije	<a href="#">Kolektivni prijevoz putnika</a>
<a href="#">Informacije o putnicima u stvarnom vremenu</a>	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.	
<a href="#">Sustav planiranja putovanja</a>	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 putove te voznim redom, do interaktivnih baza podataka koje omogućuju korisnicima da pronađu specifične informacije.	
<a href="#">Multimodalne informacije i savjeti za putovanje</a>	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.	<a href="#">Telematika prijevoza</a>
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 zastojsima i održavanjima prometnica.	
Vodič za putovanje biciklom	Detaljan vodič za putovanje biciklom s jasno uočljivim znakovima.	
<a href="#">Sustav za vođenje unutar vozila</a>	Klasičan IVRG (Sustav za vođenje unutar vozila) znači da sustav prvenstveno odabire putove 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
<a href="#">Mjere otklanjanja nezgoda</a>	Ograničenje brzine, provođenje ograničenja brzine, cestovne oznake	
<a href="#">Sigurnost biciklista &amp; pješaka</a>	Sigurnost nemotoriziranog prometa značajno unaprjeđuje iskustvo življenja i putovanja gradom jer to predstavlja glavni problem života u gradu i putovanja gradom.	
<a href="#">Prostor pješačkih prijelaza</a>	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.	
<a href="#">Održavanje prometnica</a>	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.	
<a href="#">Mjere za smirivanje prometa</a>	Smirivanje prometa označava korištenje fizičkih i regulatornih mjera radi smanjenja brzine i ubrzanja.	<a href="#">Sigurnost i osiguranje</a>
<a href="#">Mobilnost bez prepreka</a>	Mjere radi unaprjeđenja postojećeg sustava vizualnog usmjeravanja te mjere radi nadopunjavanja sustava vizualnog usmjeravanja taktilnim i/ili zvučnim obavijestima	
Educiranje 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
<a href="#">Konvencionalni znakovi &amp; oznake</a>	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.	
<a href="#">Konvencionalno upravljanje prometom</a>	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.	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
<a href="#">Kontrola gradskog prometa</a>	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.	
<a href="#">Varijabilni znakovi s porukama</a>	Varijabilni znakovi s porukama (VMS) su digitalni prometni znakovi koji se koriste radi obavještanja vozača automobila o specifičnim privremenim događajima i prometnim uvjetima u stvarnom vremenu.	
<a href="#">Pametni sustavi za prijevoz</a>	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, pomoć u nuždi i velikih nesreća te sustav elektroničke naplate.	<a href="#">Telematika prijevoza</a>
Centar za koordinaciju mobilnosti	Platforma za protok informacija i ekspertiza	<a href="#">Upravljanje mobilnosti</a>

## 6. Porezi i vozarine

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Strukture vozarine</a>	Struktura vozarine uključuje cijeli niz mjera politike u svezi vozarine osim općenitog povisivanja i snižavanja vozarine. Ti elementi uključuju: različitost cijene prema geografskom kriteriju, dobu dana, učestalosti korištenja, i svrsi putovanja; koristeći ispis karata, koncesije; i tehnologiju pametnih kartica	
<a href="#">Porezi na gorivo</a>	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.	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
<a href="#">Porezi na vlasništvo vozila</a>	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
<a href="#">Planovi putovanja organizacije</a>	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.	<a href="#">Upravljanje mobilnosti</a>
<a href="#">Planovi putovanja za škole</a>	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 – pretežitom smanjenjem putovanja automobilom	
<a href="#">Hodajući autobus</a>	Hodajući autobus potiče djecu da hodaju u grupama do vrtića/osnovnih škola i iz vrtića/osnovnih škola	<a href="#">Sigurnost i osiguranje</a>
<a href="#">Biciklirajući autobus</a>	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.	
<a href="#">Obuka za bicikliste</a>	Ova mjera pruža obuku biciklistima jer, osobito za mlade 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	<a href="#">Način života neovisan o automobilu</a>
Ispitivanje putova prema školi	Izvršiti pregled školskih putova radi pronalaženja jakih i slabih točaka te postavljanja prioriteta u odnosu na mjere.	<a href="#">Sigurnost i osiguranje</a>

8. Preraspodjela cestovnog prostora ( [poveznica](#) )

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Prometne trake za vozila s više osoba</a>	Prometne trake za vozila s više osoba (HOV) su osmišljene radi odvratanja korištenja automobila s jednom osobom ili s malom popunjenosti, dajući prednost vozilima s više od minimalnog broja osoba (uobičajeno dvoje ili troje) i autobusima.	<a href="#">Skupni prijevoz putnika</a>
<a href="#">Izgradnja nove ceste</a>	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.	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
Ograničen pristup automobilima na posebnim prometnicama	Ograničen pristup automobilima na posebnim prometnicama	

9. Poboljšanje javnog prijevoza ( [poveznica](#) )

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Sustavi upravljanja flotom autobusa</a>	Sustav upravljanja flotom autobusa koristi obavijesti u stvarnom vremenu o lokaciji autobusa i obavljanju vožnje radi osiguranja da autobus vozi sukladno rasporedu.	
<a href="#">Autobusni prioriteti</a>	Kako bi se vrijeme putovanja autobusom učinilo konkurentnim vremenu putovanja s pojedinačnim vozilima, niz prioriteta intervencija treba biti selektivno primijenjen na autobusne usluge.	
<a href="#">Regulacija autobusa</a>	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 privatnim pružateljima.	
<a href="#">Razine vozarine</a>	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.	
<a href="#">Povlaštene vozarine</a>	Povlaštene vozarine omogućuju pojedinim društvenim skupinama mogućnost da putuju javnim prijevozom uz smanjene vozarine, što u nekim slučajevima može značiti i besplatno.	
<a href="#">Općenito poboljšanje u odnosu na dostupnost javnog prijevoza</a>	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)	<a href="#">Kolektivni prijevoz putnika</a>
<a href="#">Karte za korištenje javnim prijevozom za zaposlenike / sezonske karte za korištenje javnog prijevoza s popustom</a>	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.	
<a href="#">Usluge javnog prijevoza na zahtjev</a>	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.	
<a href="#">Reorganizacija rasporeda javnog prijevoza</a>	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.	
<a href="#">Posebne ponude karata za učenike</a>	Posebne karte za učenike su često godišnje karte po nižim cijenama, koje se mogu kupiti uz predodjenje dokumenta kojim se potvrđuje status učenika.	
Čista i tiha vozila u javnom gradskom prijevozu	Čista i tiha vozila u javnom gradskom prijevozu	<a href="#">Čista goriva i vozila</a>
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	<a href="#">Upravljanje mobilnosti</a>

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

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Fleksibilno radno vrijeme</a>	Sustav upravljanja flotom autobusa koristi obavijesti u stvarnom vremenu o lokaciji autobusa i obavljanju vožnje radi osiguranja da autobus vozi sukladno rasporedu	<a href="#">Upravljanje mobilnosti</a>
<a href="#">Personalizirano planiranje putovanja</a>	Kako bi se vrijeme putovanja autobusom učinilo konkurentnim vremenu putovanju s pojedinačnim vozilima, niz prioriternih intervencija treba biti selektivno primijenjen na autobusne usluge	
<a href="#">Telekomunikacije</a>	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 privatnim pružateljima.	
<a href="#">Savjetnik za mobilnost/ Upravitelj za mobilnost</a>	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.	
<a href="#">Edukacija o mobilnosti</a>	Povlaštene vozarine omogućuju pojedinim društvenim skupinama mogućnost da putuju javnim prijevozom uz smanjene vozarine, što u nekim slučajevima može značiti i besplatno.	
<a href="#">Personalizirana pomoć pri putovanju (PTA)</a>	Ova mjera je usmjerena na unaprijeđenje 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)	
<a href="#">Rad na daljinu</a>	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.	<a href="#">Način života neovisan o automobilu</a>
Platforma za Mobilnost kao uslugu (MaaS)	Čista i tiha vozila u javnom gradskom prijevozu	

11. Parkiranje ( [poveznica](#) )

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Parkiralište za bicikle &amp; spremište</a>	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.	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
<a href="#">Parkiranje izvan ceste</a>	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.	
<a href="#">Propisi o parkiranju</a>	Često broj parkirnih mjesta dostupan za dostavu nije dovoljan za namirenje potreba dostavnih kamiona. Dostavljači su primorani na dvostruko parkiranje jer zahtjev za parkirališnim prostorom premašuje linearni kapacitet ulica. Osiguranje mjesta za tovar/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.	
<a href="#">Naknade za parkiranje</a>	Naknade za parkiranje su financijske naknade plaćene od strane vozača za korištenje parkirnih prostora, bilo u namijenjenim parkiralištima ili na označenim parkirnim mjestima na cesti.	
<a href="#">Nadzor parkiranja</a>	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.	
<a href="#">Parkirališni standardi</a>	Parkirališni standardi su norme u svezi količine parkirališta koja je potrebna ili dopuštena, za nova naselja svih vrsta unutar sustava planiranja korištenja zemljišta.	
<a href="#">Naknade za privatna parkirališta</a>	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.	<a href="#">Telematika prijevoza</a>
<a href="#">Sustav za pomoć pri pronalaženju parkirališnog mjesta</a>	Sustavi za pomoć pri pronalaženju parkirališnog mjesta (PGI) koriste različite obavijesne znakove (VMS) radi pružanja informacija vozačima u odnosu na lokaciju i dostupnost mjesta na parkiralištima.	
<a href="#">Upravljanje parkiralištem</a>	Pojam „upravljanje parkiralištem“ se odnosi na postupak kontroliranja količine, troškova i/ili pristupa na parkiralište na lokaciji.	
<a href="#">Upravljanje parkiralištem na lokaciji</a>	Pojam „upravljanje parkiralištem“ se odnosi na postupak kontroliranja količine, troškova i/ili pristupa na parkiralište na lokaciji.	
Zajedničko korištenje parkirnih mjesta radnika 9-17, stanara 17-9 i sl.	Zajedničko korištenje parkirnih mjesta radnika 9-17 sati te stanara 17-9 sati, najčešće izvedivo u mješovitim naseljima	

12. Novi sustavi javnog prijevoza ( [poveznica](#) )

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Brzi prijevoz autobusom</a>	Brzi prijevoz autobusom (BRT) je javni prijevoz autobusom čije je namjena pružiti brže, pouzdanije i udobnije putovanje putnicima, nego što to pruža konvencionalna usluga autobusnog prijevoza.	<a href="#">Kolektivni prijevoz putnika</a>
<a href="#">Autobusne usluge</a>	Usluge javnog prijevoza se odnose na čitav niz usluga prijevoza koje su dostupne javnosti, uključujući prijevoz spreman na zahtjev, autobuse, tramvaje, lake sustave gradske željeznice, metro (podzemna željeznica) i usluge željezničkog prometa na velike udaljenosti.	
<a href="#">Nove usluge tračnog prometa</a>	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	
<a href="#">Nove željezničke postaje i linije</a>	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.	
<a href="#">Terminali &amp; mjesta izmjene vrste prijevoza</a>	Terminal ili mjesto izmjene vrste prijevoza ima svrhu unaprijeđenja vremena putovanja od vrata do vrata koja uključuju javni prijevoz, omogućavajući jednostavniju izmjenu različitih vrsta prijevoza i usluga unutar jedne građevine	
<a href="#">Tramvaju i laka gradska željeznica</a>	Tramvaji i laka gradska željeznica dijele mnogo osobina s teškom željeznicom kao npr. metro i prigradski sustav željeznice, ali prometuju s manjim kapacitetom.	
<a href="#">Školski autobus</a>	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
<a href="#">Auto klubovi</a>	Auto klubovi uobičajeno su organizirane sheme, kojima pripadnici javnosti mogu pristupiti kako bi dobili pristup vozilu na kraća vremenska razdoblja	<a href="#">Način života neovisan o automobilu</a>
<a href="#">Zajednički prijevoz</a>	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 mjesta 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)	
<a href="#">Dijeljenje automobila (carpooling)</a>	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).	
<a href="#">Dijeljenje automobila (car sharing)</a>	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.	
<a href="#">Dijeljenje kombija (van pooling)</a>	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 iskorištavanja. 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
<a href="#">Promotivne aktivnosti</a>	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.	<a href="#">Upravljanje mobilnosti</a>
<a href="#">Pribavljanje informacija od javnosti</a>	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 prometnica. 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.	<a href="#">Uključenost javnosti</a>
<a href="#">Oglašavanje i ostale promotivne aktivnosti</a>	Srž ideje je potaknuti dobrovoljnu promjenu ponašanja putem pojačavanja svjesnosti i promocijom alternative automobilu.	<a href="#">Upravljanje mobilnosti</a>
<a href="#">Kampanja o svjesnosti putovanja i Događaji</a>	Usmjerenost medija na poboljšanje od strane javnosti razumijevanja o problemima koje uzrokuju 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.	
Kampanje usmjerene 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
<a href="#">Doprinosi onoga koji je nositelj razvoja</a>	Doprinosi infrastrukturi onoga koji je nositelj razvoja uključuju plaćanje koje ta osoba vrši (ili davanje) radi potpore infrastrukture u području koje razvija.	<a href="#">Uključenje javnosti</a>
<a href="#">Gustoća razvoja i mješovitost</a>	Više gustoće razvoja mogu potaknuti kraća putovanja i, stoga, vožnja biciklom i pješaćenje. To također može pridonijeti održivosti javnog prometa. Na sličan način, bolja kombinacija razvoja može pridonijeti unaprijeđenju pristupnosti i stoga smanjenu potrebu za putovanjem.	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
<a href="#">Korištenje zemljišta na način da se potiče javni prijevoz</a>	Poboljšanje uvjeta radi učinkovitog funkcioniranja javnog prijevoza;	
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
<a href="#">Parkiranje &amp; vožnja</a>	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	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
<a href="#">Prodaja jedinstvenih karata</a>	Prodaja jedinstvenih karata omogućava putnicima da prilikom korištenja više oblika javnog prijevoza koriste jednu kartu za čitavo putovanje	<a href="#">Telematika prijevoza</a>
<a href="#">Ponuda integriranih vozarina</a>	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	
<a href="#">Prijevoz pružen na zahtjev</a>	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	<a href="#">Kolektivni prijevoz putnika</a>
Plan za multimodalno putovanje, izmjena od autobusa do bicikla itd.	Plan za multimodalno putovanje, izmjena od autobusa do bicikla itd.	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjeva</a>

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

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Dijeljeni prostor, primjena mjere u Madridu</a>	Oslobađanje grada od automobila	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
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	<a href="#">Telematika prijevoza</a>

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

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Područja bez automobila oko škola</a>	Područja bez automobila unutar, primjerice, 500 m oko škola	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
<a href="#">Područja s niskim emisijama</a>	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.	

20. Vozila na električne baterije i gorive ćelije ( [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	<a href="#">Čista goriva i vozila</a>
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
<a href="#">Biciklističke mreže</a>	Biciklistička mreža pruža okvir za niz infrastrukturnih intervencija i unaprjeđenja pokrivajući 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.	<a href="#">Način života neovisan o automobilu</a>
<a href="#">Odvojeni biciklistički objekti</a>	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.	
<a href="#">Poboljšanje biciklističkih objekata</a>	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.	
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
<a href="#">Naplata korisniku ceste</a>	Naplata korisniku gradske ceste (također nazvano i naplatom uslijed zagušenja prometom ili naplata cestarine) uključuje naplatu vozačima radi korištenja ceste kojom se voze.	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>

23. Čišća vozila ( [poveznica](#) )

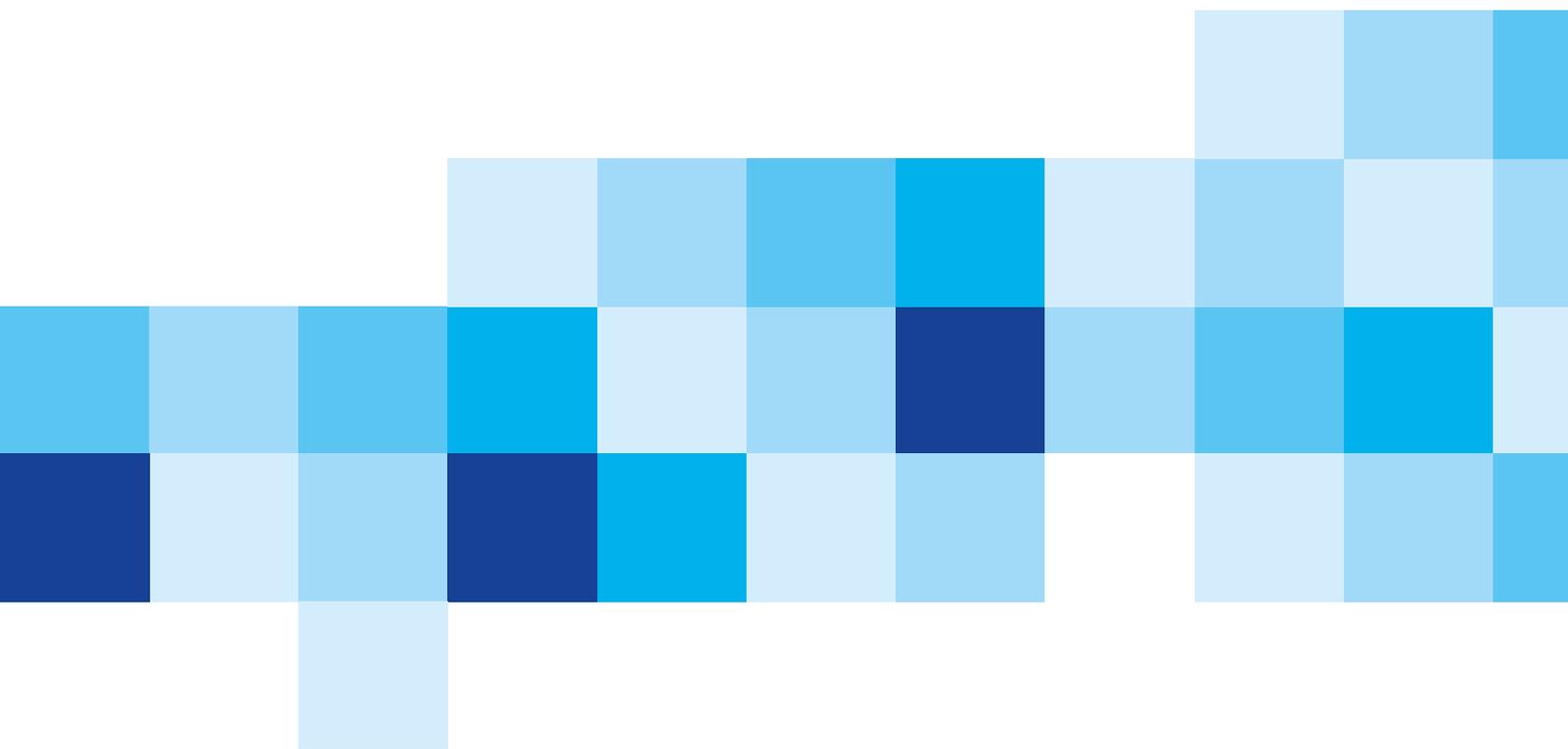
NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Promoviranje vozila s niskom razinom emisija ugljika</a>	Promoviranje korištenja vozila s niskom emisijom ugljika	<a href="#">Čišća goriva i vozila</a>
<a href="#">Čišća vozila i alternativna goriva</a>	Smanjenje emisije onečišćujućih tvari koje proizlaze iz cestovnog prometa.	
<a href="#">Ekološka vožnja</a>	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.	

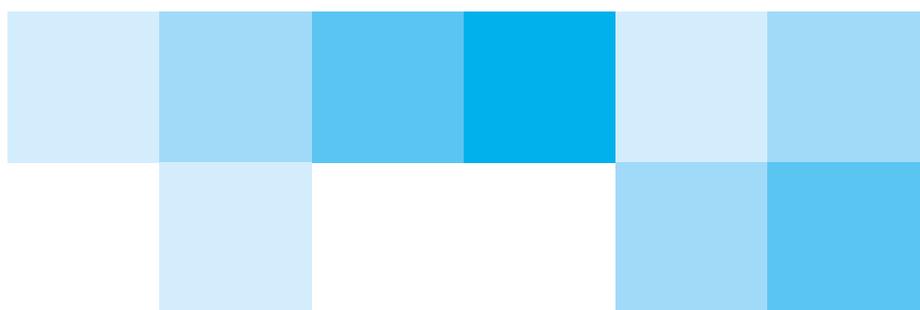
24. Sheme dijeljenja bicikla ( [poveznica](#) )

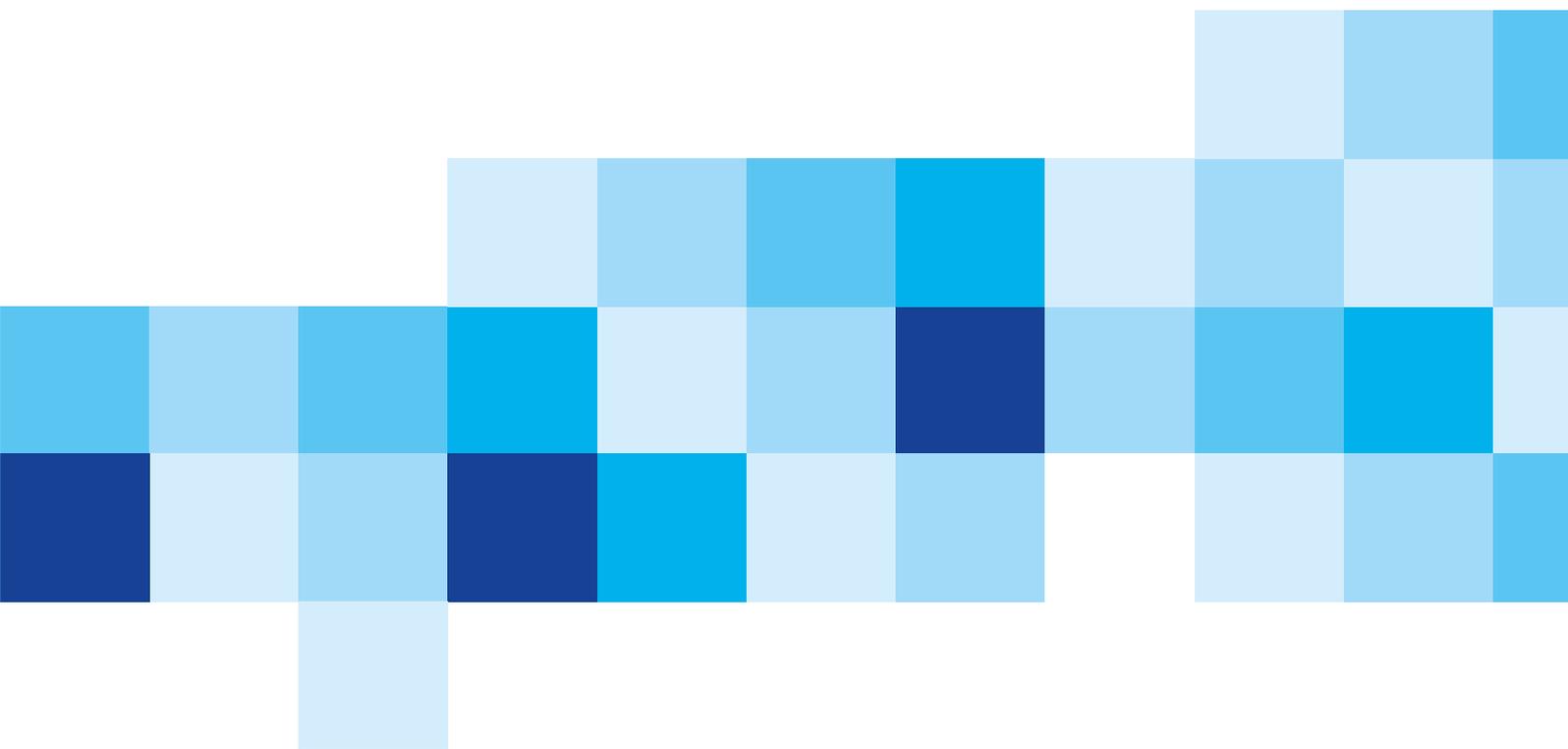
NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Dijeljenje bicikla</a>	Koncept programa dijeljenja je učiniti bicikle besplatnima ili dostupnima korisnicima kao sredstva gradskog prijevoza, kako bi se ograničio porast automobilske prometne zagađenosti koja iz toga proizlazi te zagušenost prometom.	<a href="#">Način života neovisan o automobilu</a>
<a href="#">Dijeljenje bicikala</a>	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	
Dijeljenje električnih bicikala	Dijeljenje električnih bicikala	

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

NAZIV MJERE	OPIS MJERE	PODRUČJE CIVITAS POLITIKE
<a href="#">Fizička ograničenja</a>	Fizička ograničenja ograničavaju korištenje automobila u gradskim područjima ili ostalim specifičnim područjima, smanjenjem kapaciteta prometnica, primjerice zatvaranjem prometnica ili preraspodjelom kapaciteta prometnica s automobila 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 mjere smirivanja prometa.	<a href="#">Strategije upravljanja na zahtjev</a>
<a href="#">Regulatorna ograničenja</a>	Postoje dva načina regulatornih restrikcija: sustavi dozvola u kojima samo određena vozila mogu ući u područje i ograničenje prema broju registarske tablice, prema kojem je zabranjen pristup vozila s određenim brojem tablice u određene dane.	
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 povijesna područja, parkovi prirode itd. Ograničenja se mogu primijeniti 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 povijesna područja, parkovi prirode itd. Ova mjera 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](http://www.sumps-up.eu)

