



START

PENTRU ORAȘELE ÎNCEPĂTOARE

Manual privind integrarea
măsurilor și a pachetelor de
măsuri într-un PMUD



Manual privind integrarea măsurilor și a pachetelor de măsuri într-un PMUD

START

ORAȘE ÎNCEPĂTOARE

Despre

CIVITAS SUMPs-Up este un proiect ce se derulează pe o perioadă de 42 de luni, finanțat în cadrul programului Horizon 2020 Research and Innovation Action al Uniunii Europene, în baza acordului de finanțare nr. 690669. Se desfășoară implicând autoritățile de planificare din Europa pentru a accelera dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru a aduce un transport mai bun și mai curat în orașe.

Editor

ICLEI - Local Governments for Sustainability, Secretariatul European, Freiburg, Germania. Director Executiv, Wolfgang Teubner.

Autor

Rasmus Sundberg (Trivector)

Contribuții

Björn Wendle, Hanna Wennberg (Trivector)

Revizuire

Lasse Brand (Rupprecht Consult)

Verificare lingvistică

Joseph Marshment-Howell (ICLEI Europe) - engleză
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe) - română

Editare DTP

Stephan Köhler (ICLEI Europe) - engleză
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe) - română

Contact

Coordonatorul Proiectului SUMPs-Up
Ana Drăguțescu (ICLEI Europe)

ana.dragutescu@iclei.org

Coordonator Diseminare Proiect

Richard Adams (ICLEI Europe)

richard.adams@iclei.org

Mulțumiri

Această publicație este posibilă datorită contribuțiilor aduse de organizațiile implicate în proiectul SUMPs-Up, toate fiind creditate pentru contribuțiile respective. Contribuțiile au fost editate pentru claritate, lungime și pentru a asigura o structură consistentă pentru publicație.

Răspundere

Opiniile exprimate în această publicație reprezintă responsabilitatea exclusivă a autorilor numiți și nu reflectă neapărat opiniile Comisiei Europene.

Drept de autor

Toate imaginile din această publicație sunt proprietatea organizațiilor sau a persoanelor fizice creditate. Conținutul acestei publicații poate fi replicat și interpretat. Trebuie totuși atribuit Inițiativei CIVITAS.

Ianuarie 2018

www.sumps-up.eu



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION



twitter.com/CIVITAS_SUMPsUp

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



CUPRINS

1. SUMAR	4
2. INTRODUCERE	4
2.1 Un produs al SUMPs-Up	5
2.2 Contextul selectării și pachetului de măsuri	5
2.3 Prezentare generală a manualelor	6
3. START – ÎNCEPEREA CU ELABORAREA PMUD	8
3.1 Selectarea măsurii ca parte a procesului PMUD	8
3.2 Etapa 1: Determinarea sistemului de referință	10
3.3 Etapa 2: Crearea unei liste de măsuri	12
3.4 Etapa 3: Evaluarea măsurilor	15
3.5 Etapa 4: Descrierea și obținerea aprobării pentru măsurile selectate	17
4. NOTE FINALE	22
4.1 Ieșire din SUMPs-Ups	22
4.2 Referințe citate în text	22
ANEXA I	24
Lista lungă a măsurilor	24

1. SUMAR

Acest manual oferă asistență planificatorilor din orașe care nu sunt încă familiarizați cu planificarea mobilității urbane durabile și care au nevoie de sprijin pentru a implementa selectarea măsurilor. Ca manual complementar al Ghidului de dezvoltare și implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), oferă exemple și sugestii cu privire la modul de efectuare a selecției de măsuri pentru primul PMUD, tipurile de măsuri care pot fi de interes pentru un PMUD, modalitatea de evaluare a măsurilor și obținerea aprobărilor pentru măsurile selectate.

La inițierea procesului de selecție a măsurilor, acest manual descrie patru etape pentru realizarea unei liste verificate de măsuri eficiente și fezabile pentru un oraș începător.

Figura 1: Patru etape pentru un set integrat de măsuri în orașele începătoare.

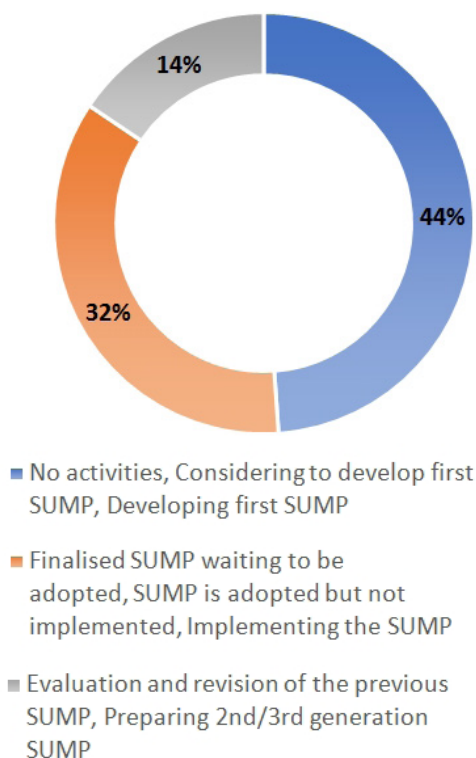
1. **Definiți sistemul de referință**, examinând măsurile deja implementate și starea actualului sistem de transport al orașului.
2. **Creați o listă de măsuri** destinate abordării viziunii și țătelor orașului pentru o planificare urbană mai durabilă, precum și provocărilor prioritare.
3. **Evaluați măsurile** folosind un sistem de clasificare pentru a identifica măsurile care sunt eficiente și fezabile pentru oraș.
4. **Descrieți și obțineți aprobarea** pentru măsurile selectate.

Pentru a servi drept inspirație și sprijin pentru selectarea măsurilor, în Anexa I este prezentată o listă de peste 140 de măsuri utilizate într-un context PMUD.

2. INTRODUCERE

În ciuda sprijinului european și a oportunităților de învățare pentru Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) care au devenit disponibile în ultimii ani, implementarea PMUD-urilor a fost relativ lentă. Un sondaj realizat în cadrul SUMP-urilor în primăvara anului 2017 a strâns răspunsuri din 328 de orașe din Europa. Când au fost întrebați despre starea activităților PMUD, 44% dintre orașe au declarat că nu au deloc activități PMUD, că au în vedere să dezvolte primul lor PMUD sau că sunt în proces de dezvoltare a primului PMUD - a se consulta figura 2 (Chinellato et al. 2017). Acest rezultat indică faptul că multe orașe europene sunt încă orașe începătoare care au nevoie de sprijin pentru dezvoltarea primului PMUD.

Figura 2: Starea activităților PMUD din orașele care au participat la sondaj în cadrul proiectului CIVITAS SUMP-urilor din 2017 (N = 328; rezultate ponderate după populația țării). Versiunea completă a raportului sondajului este disponibilă la: www.sumps-up.eu/reports



Acest manual sprijină orașele începătoare, cu îndrumări clare și active despre selectarea măsurilor și formarea de pachete de măsuri. Reprezintă o parte a ambiției proiectului SUMP-urilor de a sistematiza procesul PMUD, de a identifica cele mai eficiente instrumente și metode de planificare pentru procesul PMUD și de a oferi îndrumări în punctele cheie relevante pentru dezvoltarea unui PMUD de înaltă calitate, eficiență și eficacitate.

2.1 Un produs SUMP-UP

Acest manual este un produs al proiectului SUMP-UP, consultați Caseta 1 pentru link-uri către mai multe informații.

CIVITAS SUMP-UP este un proiect finanțat de UE care reunește orașe europene, cercetători, universități, organizații de mediu, institute climatice, consultanți în transport și experți în mobilitate într-o inițiativă unică, cu scopul de a ajuta orașele să implementeze soluții de mobilitate mai curate și durabile. Proiectul reunește opt organizații și șapte orașe și este unul dintre cele trei proiecte ce se adresează domeniului PMUD din cadrul inițiativei CIVITAS 2020 a Uniunii Europene.

Obiectivul SUMP-UP este de a:

“Permite autorităților de planificare a mobilității din Europa să adopte PMUD drept o abordare europeană de planificare strategică, și în special în țările în care nivelul de implementare PMUD este scăzut, iar efectele negative ale transportului sunt severe.”

Caseta 1: SUMP-UP

SUMP-UP este un proiect care se desfășoară în perioada 2016-2020 și își propune să producă mai multe materiale de formare și traininguri pentru orașele care doresc să dezvolte un PMUD.

- Orașe implicate: pe parcursul proiectului vor fi accesate 600 de orașe. Cu aceste Orașe Informate, accentul se va pune pe consolidarea capacităților.
- Orașe în Grupul Pilot de Inovare: 100 de orașe vor deveni membre ale Grupului Pilot de Inovare. Grupul va facilita schimbul semnificativ de cunoștințe de la egal la egal și va fi împărțit în grupuri expert și grupul lider.

Pentru mai multe informații, știri și materiale pentru formare, vizitați: www.sumps-up.eu



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

2.2 Contextul selectării măsurilor și al formării de pachete de măsuri

Selectarea măsurilor și formarea de pachete de măsuri sunt părți extrem de importante ale procesului general de dezvoltare a unui PMUD. Politicile și măsurile de mobilitate sunt în centrul abordării planificării mobilității urbane durabile. Procesul general referitor la acest subiect este descris în continuare în Ghidul PMUD, a se consulta link-ul din Caseta 2.

Selecția măsurilor poate fi o sarcină dificilă din mai multe motive, astfel cum este descris în manualul de selectare a măsurilor elaborat în cadrul proiectului european CH4ALLENGE. De exemplu, există o gamă largă de măsuri posibile care pot face procesul de selecție complex, multe dintre părțile interesate având idei preconcepute despre ce își doresc să facă, iar măsurile selectate trebuie să fie realizabile (May, 2016).

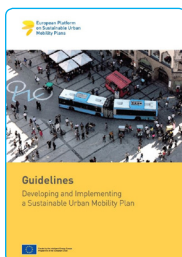
Îndrumarea generală și informațiile disponibile despre alegerea măsurilor (a se consulta Caseta 2) constituie o bază importantă a modului de abordare a procesului de selectare a măsurilor.

Cu toate acestea, îndrumările trebuie să fie mai bine adaptate nevoilor practicienilor ce provin din diferite tipuri de orașe. Gama largă de orașe europene cu condiții diferite implică faptul că provocările din procesul de identificare și alegere a tipului potrivit de măsuri depind de cât de matur este un oraș în ceea ce privește planificarea mobilității urbane durabile, dar și de sistemul de referință al orașului. Cele trei manuale privind integrarea măsurilor și a pachetelor de măsuri publicate de proiectul SUMP-UP oferă îndrumări orientate către orașe cu diferite niveluri de experiență PMUD.

Caseta 2: Liniile directoare pentru planificarea PMUD

Liniile directoare: Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Liniile directoare ale PMUD sunt disponibile pe platforma ELTIS, https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf

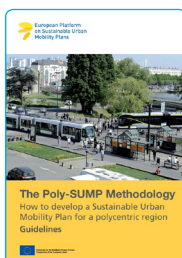


Aceste linii directoare sunt destinate practicienilor din transportul urban și mobilitate, precum și altor actori interesați implicați în elaborarea și implementarea unui PMUD.

Liniile directoare introduc conceptul și beneficiile Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă și conțin o descriere a celor 11 etape ale procesului PMUD (Rupprecht Consult, 2014).

Metodologia Poli-PMUD: Cum să dezvolti un plan de mobilitate urbană durabilă pentru o regiune policentrică: Liniile directoare

Pe baza procesului PMUD există, de asemenea, linii directoare disponibile pentru a dezvolta un plan de mobilitate urbană durabilă pentru o regiune policentrică.



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

Selectarea măsurătorilor: selectarea celor mai eficiente pachete de măsuri

Pentru mai multe informații despre teoria și dovezile din spatele selectării măsurilor, consultați Selectarea măsurilor - Selectarea celor mai eficiente pachete de măsuri pentru Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă.

Publicația produsă în cadrul proiectului CH4ALLENGE oferă o largă introducere în domeniul selectării măsurilor, în modul în care selectarea măsurilor reprezintă o parte importantă în planificarea mobilității urbane durabile și în prezentarea dovezilor și constrângerilor principale ce există în ceea ce privește selectarea măsurilor.

www.sump-challenges.eu/kits



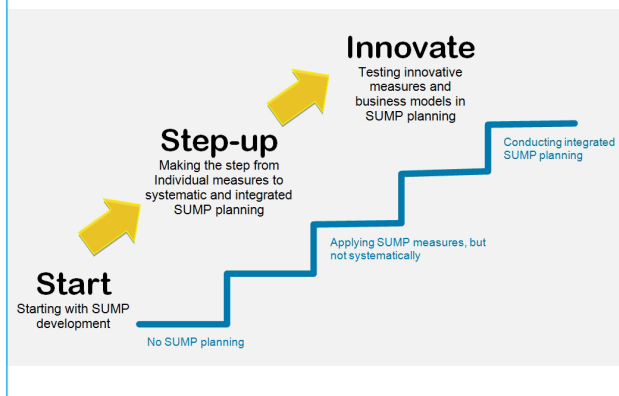
2.3 Prezentare generală a manualelor

Selectarea măsurilor și formarea de pachete de măsuri sunt părți extrem de importante ale procesului general de dezvoltare a unui PMUD. Politicile și măsurile de mobilitate se află în centrul abordării planificării mobilității urbane durabile. Procesul general referitor la acest subiect este descris în continuare în Liniile directoare ale PMUD, a se consulta link-ul din Caseta 2.

Selectarea măsurilor poate fi o sarcină dificilă din mai multe motive, după cum se descrie în manualul de selectare a măsurilor elaborat în cadrul proiectului european CH4ALLENGE. De exemplu, există o gamă largă de măsuri posibile care pot face procesul de selecție complex, multe dintre părțile interesate având idei preconcepționale despre ce își doresc să facă, iar măsurile selectate trebuie să fie realizabile (May, 2016).

Liniile directoare și informațiile disponibile despre selectarea măsurilor (a se consulta Caseta 2) constituie o bază puternică a modului de abordare a procesului de selectare a măsurilor.

Cu toate acestea, îndrumările trebuie să fie mai bine adaptate nevoilor practicienilor ce provin din diferite tipuri de orașe. Gama largă de orașe europene cu condiții diferite implică faptul că provocările din procesul de identificare și alegere a tipului potrivit de măsuri depind de cât de matur este un oraș în ceea ce privește planificarea mobilității urbane durabile, dar și de sistemul de referință al orașului. Cele trei manuale privind integrarea măsurilor și a pachetelor de măsuri publicate de proiectul SUMPs-Up oferă îndrumări orientate către orașe cu diferite niveluri de experiență PMUD.

Figura 3: Prezentare schematică a celor trei manuale.

Start – Începând cu dezvoltarea PMUD (acest manual)

Acest manual oferă îndrumare orașelor care își doresc să înceapă dezvoltarea unui PMUD. Orașele vizate doresc de obicei să facă pasul de la activitățile zilnice de „menținere pe linia de plutire” către o planificare mai strategică pentru mobilitatea durabilă a orașului. Grupul țintă sunt orașele care încă nu sunt familiarizate cu planificarea durabilă a mobilității urbane și care au nevoie de sprijin pentru a iniția selectarea măsurilor.

Problemele care trebuie abordate vizează modul în care se pornește de la zero cu o planificare strategică pe termen lung pentru selectarea măsurilor, obținerea unui impact instantaneu în urma măsurilor selectate și identificarea unui echilibru între ambiția planificării PMUD și capacitatea din administrația orașului.

În comparație cu alte linii directe disponibile, manualul Start sugerează o abordare simplificată care stabilește o limită inferioară de pornire pentru orașele care încep cu planificarea PMUD. Acest lucru este necesar, deoarece informații relevante, cum ar fi datele cantitative, modelele de trafic și analizele ample, lipsesc uneori în orașele începătoare, ceea ce poate face practicile avansate de selecție a măsurilor să fie recomandate în alte ghiduri.

Step-up - Trecerea de la măsurile individuale la o planificare sistematică și integrată a PMUD

Acest manual oferă suport pentru orașele care sunt familiarizate cu planificarea mobilității urbane durabile. Orașul step-up tipic aplică deja măsuri tipice PMUD, dar nu încă sistematic. Este posibil să fie implementate măsuri care să răspundă uneia sau mai multor provocări, domenii politice și/sau moduri de transport. Orașul ar dori să-și extindă planificarea PMUD pentru a găsi sinergii și pentru a sincroniza măsurile între diferite domenii de politică sau alte sectoare de politică.

Problemele care trebuie abordate vizează modul în care se poate aplica o abordare sistematică și eficientă în selectarea măsurilor, identificarea sinergiilor între diferite tipuri de măsuri și domenii de politică, adaptarea noilor domenii de măsuri la ceea ce s-a făcut deja în oraș precum și aflarea modalităților de a fi mai sistematic atunci când vine vorba de pachetele de măsuri.

Inovare - Testarea măsurilor inovatoare și a modelelor de afaceri în planificarea PMUD

Acest manual oferă suport orașelor care au experiență în planificarea PMUD, de exemplu prin dezvoltarea unei a doua sau a treia generații a PMUD. Orașul țintă tipic a integrat planificarea PMUD cu o viziune și ținte ambițioase. Orașul are o modalitate sistematică de abordare a selecționării măsurilor într-o gamă largă de domenii de politici, dar are nevoie de îndrumări pentru a selecta și implementa măsuri inovatoare și modele de afaceri pentru a atinge următorul nivel de dezvoltare în planificarea PMUD.

Problemele care trebuie abordate vizează modul în care se pot găsi noi modalități de a dezvolta în continuare selectarea și integrarea măsurilor, în special modul în care se pot co-crea acțiuni cu alți actori (din oraș, regiune, alte orașe, sectorul privat și alte organizații publice), pentru a dezvolta măsuri cu adevărat inovatoare.

3. START – INIȚIEREA DEZVOLTĂRII PMUD

3.1 Selectarea măsurilor ca parte a procesului PMUD

În funcție de stadiul procesului de dezvoltare PMUD în care se află un oraș, selectarea măsurilor trebuie luată în considerare în moduri diferite. În fazele incipiente, este important să se analizeze măsurile, obiectivele, provocările și tendințele existente. Atunci când un oraș începe să elaboreze un plan, este esențială identificarea și analiza tipurilor adecvate de măsuri politice, dezvoltarea specificațiilor detaliate ale măsurilor și pachetelor de politici precum și efectuarea unei evaluări a măsurilor și pachetelor propuse. Când un oraș a ajuns în stadiul implementării planului, acordul asupra responsabilităților și punerea în aplicare a pachetelor de măsuri sunt esențiale (May, 2016).

Este important să începem să vorbim despre identificarea de măsuri posibile atunci când un oraș dorește să treacă de la o abordare administrativă zilnică la o planificare strategică mai durabilă și pe termen lung. Un accent pe găsirea unei baze solide de măsuri eficiente și fezabile din punct de vedere al costurilor poate ajuta orașele începătoare să facă un pas mare spre soluționarea provocărilor prioritare. Formarea pachetelor de măsuri este, de asemenea, importantă, dar acest manual se va concentra pe selectarea măsurilor ca fiind primul pas obișnuit pentru orașele începătoare.

Înainte de a începe procesul de selectare a măsurilor, se recomandă cu tărie crearea o idee fermă între planificatori cu privire la provocări specifice, viziune și ținte, precum și stabilirea unei înțelegeri generale a provocărilor și a viziunii/țintelor în rândul politicienilor din oraș.

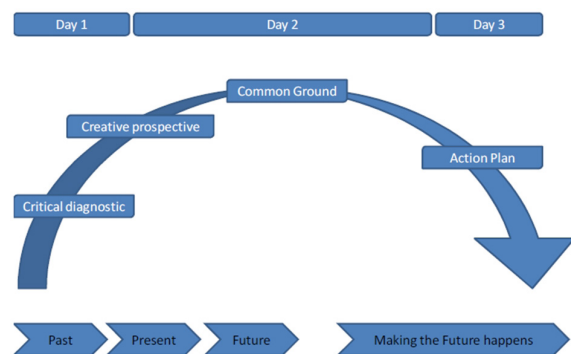
Există două întrebări la care trebuie să răspundeți:

- 1. Viziune și ținte:** Are orașul o viziune și obiective clare legate de planificarea SUMP? Există o înțelegere comună între planificatori și politicieni cu privire la viziune / ținte?
- 2. Provocări și probleme:** Sunt unele provocări și probleme mai urgente decât altele? În acest caz, atunci când generați o listă de măsuri, concentrați-vă asupra măsurilor care vizează aceste provocări și probleme prioritare. *Exemplu de provocări comune: poluarea și zgomotul aerului, congestionarea/spațiul rutier, siguranța traficului, schimbările climatice, sănătatea publică și mobilitatea activă și incluziunea socială și accesibilitatea.*

Dacă încă nu s-a răspuns la aceste două întrebări, se recomandă investirea unui timp extins în fazele pregătitoare și de stabilire a țăintelor procesului PMUD (acest lucru este descris în continuare în Liniile directoare ale PMUD, a se consulta Caseta 2). Orașele începătoare care trebuie să consolideze o viziune/ținte comune pentru planificarea PMUD sunt, de asemenea, încurajate să coordoneze prima etapă a Atelierului de analiză pentru viitor (ziua 1 și ziua 2), a se consulta Caseta 3.

Caseta 3: Atelier de Analiză pentru Viitor

Atelierul de Analiză pentru Viitor este un instrument pentru o mai bună luare a deciziilor. Acest instrument poate fi util în cazul în care intrările (viziune, ținte, provocări și definirea problemei) trebuie să fie de o calitate superioară înainte de a avansa în procesul de selectare a măsurilor. Atelierul de trei zile este conceput pentru a crea un teren comun, dar și pentru a crea un plan-cadru de acțiune. În funcție de locul în care se află un oraș, instrumentul poate fi ajustat pentru a se potrivi scopurilor sale ca o completare a procesului obișnuit de selectare a măsurilor. Pentru mai multe informații despre modul în care se planifică și se elaborează un Atelier de Analiză pentru Viitor pentru un PMUD, a se consulta [ghidul practic](#) (Missions Publiques, n.d.).



Patru etape pentru integrarea măsurilor

Având în vedere că se poate răspunde la întrebările 1 și 2 de mai sus, integrarea măsurilor într-un PMUD pentru un oraș începător se poate face în patru etape (a se consulta Figura 5). În cazul în care grupul de lucru responsabil pentru dezvoltarea PMUD-ului nu a fost deja selectat în această etapă, este timpul să selectați un grup cu suficiente cunoștințe în ceea ce privește măsurile de mobilitate și organizare a orașului.

Figura 5: Patru etape pentru un set integrat de măsuri în orașele începătoare

1. Definiți sistemul de referință, examinând măsurile deja implementate și situația sistemului actual de transport al orașului.

2. Creați o listă de măsuri destinate abordării viziunii și ȳintelor orașului, pentru o planificare urbană mai durabilă, precum și provocărilor prioritare.

3. Evaluați măsurile folosind un sistem de clasificare pentru a identifica măsurile care sunt eficiente și fezabile pentru oraș.

4. Descrieți și obȳineți aprobarea pentru măsurile selectate.

În capitolele următoare, bazate pe etapele 1-4 de mai sus, manualul oferă îndrumări pentru un proces eficient de selectare a măsurilor, potrivit pentru orașele cu puțină experiență în dezvoltarea PMUD. Metodele prezentate oferă o structură pentru modul de creare a unei liste validate de măsuri, adaptată la următoarele trei aspecte:

- 1. Starea sistemului de transport:** Care este situația sistemului actual de transport al orașului pentru diferitele moduri de transport? Orașul are o infrastructură bună sau slabă pentru diferitele moduri de transport?
- 2. Măsuri:** Există deja măsuri selectate sau implementate pentru o mobilitate urbană mai durabilă? Luați în considerare și măsuri legate de politici, de ex. dacă orașul are un plan pentru mers pe bicicletă, un program de siguranță în trafic sau alte planuri / programe legate de planificarea PMUD.
- 3. Capacitatea de administrare a orașului:** Ce capacitate are orașul în ceea ce privește finanțarea, resursele umane și competența tehnică? Nu uitați să ȳineți cont că măsurile pot afecta ȳntreținerea zilnică din oraș și că măsurile pot necesita un angajament pe termen lung.



3.2 Etapa 1: Definiți sistemul de referință

Este important să luăm în considerare statutul orașului în ceea ce privește măsurile pentru planificarea mobilității urbane durabile. Pentru a analiza sistemul de referință și a vă face o idee despre capacitatea unui oraș, se poate utiliza un tabel de analiză, care are în vedere elementele cheie. Tabelul de analiză prezentat mai jos poate fi utilizat pentru a analiza diferite elemente ale sistemului de transport din oraș (a se consulta Tabelul 1). Tabelul poate fi folosit și pentru a determina ce capacitate de implementare a măsurilor are orașul și cum arată sistemul de transport în prezent.

Pe baza prezentării de ansamblu oferite de tabelul de analiză, următoarea etapă vizează aprofundarea cunoștințelor despre situația actuală a sistemului de transport al orașului. Acest lucru poate fi realizat în mod sistematic pentru fiecare mod de transport, cu ajutorul unei comparații simple a distribuției modale - o comparație a tipului de infrastructură pentru ciclism în Figura 6.

Această abordare evidențiază calitatea infrastructurii pentru un mod de transport (evaluat ca fiind bun până la prost) și utilizarea de către cetățeni precum și înțelegerea acelui mod de transport (evaluat de la scăzut la ridicat) pentru a determina dacă orașul trebuie să se axeze pe măsuri fizice și/sau non-fizice (de ex. informații și comunicare).

Tabelul 1: Exemplu al modului în care poate fi utilizat un tabel de analiză pentru a defini situația sistemului de transport și pentru a oferi asistență cu privire tipurile de măsuri ce trebuie selectate.

FUNCȚII/ MODURI DE TRANSPORT	DISTRIBUȚIE MODALĂ	CALITATEA INFRASTRUCTURII	STARE SIGURANȚĂ, MEDIU ȘI SĂNĂTATE	SITUAȚIA ACTUALĂ, IMPLEMENTAREA MĂSURILOR	ANALIZĂ
Mers pe jos	12%	Proastă	Multe accidente pe trecerile de pietoni din apropierea școlilor	Activitate scăzută	Sunt necesare măsuri de siguranță în trafic
Mers pe bicicletă	7%	Medie	Utilizarea scăzută oferă avantaje mici	Eforturi pentru cartografierea rețelei de biciclete în desfășurare. Buget redus pentru noi măsuri.	Creșterea bugetul administrației orașului pentru măsuri de ciclism
Autobuz / tramvai / metrou / Tramvai ușor	16%	Bună	A fost instalată o nouă flotă de autobuz, cu un impact mai mic asupra calității	Activitate ridicată, strategie de transport public planificată	Progres în direcția corectă, continuată
Autoturism	65%	Bună	Multe accidente între utilizatorii vulnerabili ai drumului și mașini. Utilizarea intensă are impact asupra calității aerului	Activitate ridicată, o nouă centură este în construcție	Modificați traficul în centru când centura este finalizată
Gară și noduri rutiere mai mari	X	Bună	Stația de autobuz nu se află la câțiva pași de gara	Activitate scăzută	Preocupați-vă de locația interfețelor în strategia de transport public
Transport de marfă	X	Bună	Traficul greu de marfă în centrul orașului este considerat un risc pentru siguranță	Activitate scăzută	Creșteți capacitatea administrației orașului
Analiză	Autoturismul este modul de transport dominant	Utilizatorii vulnerabili ai drumului se simt nesiguri	Sunt necesare măsuri de siguranță a traficului pentru abordarea mai multor moduri de transport	Consolidarea capacității este necesară în mai multe domenii.	X

3.3 Etapa 2: Creați o listă de măsuri

A doua etapă a procesului de selectare a măsurilor pentru orașele începătoare PMUD o reprezintă crearea unei potențiale liste de măsuri. Aceasta trebuie să fie concepută pentru a aborda viziunea și țintele de mobilitate durabilă a orașului, precum și provocările prioritare. De asemenea, trebuie să se țină cont de amestecul recomandat de măsuri non-fizice și fizice identificate la etapa 1. Există la fel de multe liste de măsuri ca și orașe, dar unele categorii de bază pot fi întotdeauna recomandate pentru a fi utilizate ca început, cum ar fi descrierea și responsabilitatea măsurii (a se consulta un exemplu în Tabelul 3).

Tabelul 3: Elemente de bază pentru o lungă (prima) listă de măsuri.

MĂSURĂ	DESCRIEREA MĂSURII	RESPONSABILITATE
Facilități segregate de ciclist	Trasee și piste marcate de-a lungul străzii urbane importante. Traficul motorizat este exclus pentru a crește siguranța traficului pentru bicicliști.	Proprietarul drumului
Dezvoltarea unui plan de management al mobilității		
Îmbunătățirea trecerilor de pietoni pe drumurile prioritare		
...		

Lista lungă a măsurilor pentru PMUD

Pentru a obține o privire de ansamblu rapidă asupra măsurilor adecvate pentru un PMUD, în Anexa I este prezentată o listă agregată, pe baza unor surse precum EVIDENCE, KonSULT, MaxExplorer și CIVITAS. Lista acoperă măsurile din toate domeniile de politici CIVITAS și poate fi folosită ca inspirație la listarea măsurilor PMUD relevante. Măsurile sunt sortate în așa-numitele domenii de măsuri, pe baza descrierilor din proiectul EVIDENCE. Pentru majoritatea măsurilor din Anexa I există un link către informații mai aprofundate la site-ul sursă. Când este necesar, în listă pot fi adăugate măsuri adecvate contextului local.

Măsuri inițiale

Există câteva măsuri care pot fi un bun început pentru orașele care noi în dezvoltarea PMUD (a se consulta Figura 7). Acestea sunt măsuri care vizează îmbunătățirea cunoștințelor și a nivelului de conștientizare pe plan intern pentru planificarea PMUD, prin activități de consolidare a capacității cu politicieni și planificatori din organizație. Acestea includ, de asemenea, măsuri fizice pentru îmbunătățirea infrastructurii în ceea ce privește siguranța, mersul pe jos și mersul pe bicicletă și măsuri de gestionare pentru a crește eficiența sistemului de transport existent.

Figura 7: Măsuri considerate „măsuri inițiale” bune pentru orașele care încep dezvoltarea unui PMUD.**Măsură**

Măsuri de politică strategică pentru monitorizare și culegere de date

Activități de consolidare a capacității

Măsuri pentru siguranța traficului

Infrastructură pentru pietoni și bicicliști

Promovarea modurilor de transport durabile și a campaniilor de sensibilizare

Gestionarea traficului

Gestionarea parcarilor

De ce ar trebui să fie luate în considerare

Măsurile de politică strategică, cum ar fi efectuarea unui sondaj de călătorie sau elaborarea unui plan pentru mers pe bicicletă, creează înțelegerea necesară importantă atunci când selectați măsuri. *Exemple: sondaj de călătorie, plan pentru mersul pe bicicletă, inventarul barierelor fizice din mediile de trafic etc.*

Când se începe cu planificarea PMUD, se recomandă îmbunătățirea conștientizării și cunoașterii mobilității durabile în rândul politicianilor, planificatorilor și a celor implicați în planificarea PMUD prin activități de consolidare a capacității. *Exemple: informații și formare pentru planificatori și politicieni, excursie cu bicicleta pentru politicieni, pregătire pentru sensibilizarea persoanelor cu dizabilități pentru personalul de întreținere etc.*

Indiferent de situația sistemului de transport din oraș, măsurile de siguranță în trafic ar trebui să fie întotdeauna o prioritate. *Măsurile și activitățile pentru implementarea de rute sigure către școală sunt adesea „măsuri inițiale”.*

Cel mai durabil mod de a călători, cu bicicleta sau mergând pe jos, este cel cu cei mai vulnerabili participanți la trafic. Pentru a crește ponderea modală de mers pe jos și cu bicicleta, este importantă o infrastructură sigură și accesibilă. *Ex.: treceri de pietoni sigure, benzi dedicate pentru biciclete etc.*

Încurajarea cetățenilor să utilizeze modurile de transport durabile poate oferi un început pentru a influența cota modală din oraș. Este vorba și despre creșterea gradului de conștientizare a cetățenilor cu privire la sistemul de transport și la serviciile de mobilitate disponibile în oraș. *Ex.: broșură informativă pentru gospodării, reclame pentru utilizarea transportului public.*

Gestionarea traficului ar trebui să fie o bază în planificarea mobilității și poate fi utilizată pentru a optimiza sistemul de transport și pentru a orienta utilizarea transportului într-o direcție durabilă. *Exemple: centru/coordonator de operațiuni de trafic*

Parcarea auto are o relație puternică cu utilizarea și proprietatea autoturismului. Gestionarea parcarilor poate fi un mod foarte eficient de a încuraja trecerea la alte moduri de transport. *Exemplu: taxarea parării pe stradă în centrul orașului.*

Măsurile recomandate în Figura 7 se bazează pe ideea că promovarea și informarea cetățenilor despre sistemul de transport existent poate duce la o creștere rapidă a călătoriilor cu moduri de transport durabile, fără investiții mari. Pentru a îmbunătăți în continuare sistemul de transport, este important să obțineți o înțelegere solidă a modului în care funcționează sistemul, înainte de a decide investirea în măsuri de infrastructură costisitoare. De asemenea, este important să se lucreze cu măsuri de gestionare a traficului și de gestionare a mobilității, care au adesea un raport cost-beneficiu bun și pot susține o utilizare mai eficientă a sistemului de transport existent. Casetele galbene prezentate în capitolele următoare descriu exemple de măsuri inițiale tipice, implementate în orașele europene.

Pentru mai multe informații despre diferite măsuri, consultați linkurile către baze de date de măsuri diferite din Caseta 4.

Pe lângă noile măsuri, după cum se recomandă mai sus, potențialele măsuri inițiale pot include și măsuri care extind sau modernizează măsurile și serviciile existente în oraș. Potențialul acestor tipuri de măsuri de actualizare poate fi identificat și elaborat folosind prezentarea de ansamblu structurată, ilustrată în Tabelul 1.

Există două motive principale pentru modernizarea unei măsuri implementate anterior: 1) implementarea unei măsuri de succes în alte zone ale orașului și 2) pentru corectarea greșelilor făcute în prima fază de implementare a unei măsuri.

STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemple de măsuri inițiale

Dezvoltarea parcarilor de tip P+R și a spațiilor de stocare de tip B+R - Orașul Budapesta

Gestionarea parcarilor

Necesitatea creării unui mediu urban viabil în Budapesta solicită măsuri de calmare a traficului, atenuarea traficului auto privat în zonele interioare și o creștere a utilizării transportului public. O măsură pentru atingerea acestui obiectiv la Budapesta o reprezintă promovarea modurilor de transport combinate și conectarea transportului privat și a transportului public. Esența sistemului P + R este de a combina confortul și flexibilitatea utilizării autoturismelor private cu operațiunile economice și de economisire a spațiului pe care o presupun vehiculele care se deplasează pe liniile de cale ferată.

Două motive pentru care aceasta este o măsură inițială bună:

- Se bazează pe un sistem deja existent
- Îmbunătățire mare a sistemului de transport al orașului cu investiții inițiale mici

Locațiile ideale pentru parcarile P+R și spațiile de stocare B+R sunt puncte de interfață unde pasagerii pot utiliza modurile de transport pe linie ferată pentru a accesa direct destinația tipică a navetei: centrul orașului. În plus, ar trebui să fie și o „locație urbană bună”, dotată cu serviciile și aplicațiile comerciale necesare pentru nevoile zilnice ale navetei. Construcția parcarilor de tip P+R din Budapesta va avea loc în mai multe etape. Pe termen scurt și mediu, parcarile P+R vor fi construite de-a lungul rețelei feroviare de mare viteză existente. Pe termen lung, acestea vor fi dezvoltate de-a lungul rețelei feroviare de mare viteză.



Caseta 4: Baze de date cu mai multe măsuri

În context național, pentru fiecare țară, există adesea mai multe surse specifice care descriu diferite tipuri de măsuri în diferite domenii de politică. În context european, există o serie de platforme unde măsurile pentru planificarea urbană durabilă sunt descrise, evaluate și măsurate. Aceste surse pot completa cunoașterea la nivel național și pot fi utilizate ca inspirație pentru tipurile de măsuri care sunt potrivite pentru a face față provocărilor specifice.

KonSULT

KonSULT este o bază de date axată pe informații privind utilizarea terenurilor și transportul durabil urban. KonSULT este proiectat pentru a identifica măsurile de politici, precum și pachetele adecvate de măsuri de politici. Pentru mai multe informații, consultați www.konsult.leeds.ac.uk

MaxExplorer

MaxExplorer este un instrument interactiv conceput să îi ajute pe „începătorii din gestionarea mobilității” în alegerea măsurilor celor mai potrivite pentru situația lor specifică de gestionare a mobilității. Instrumentul este disponibil pe platforma EPOMM și descrie 27 de măsuri. Pentru mai multe informații, consultați www.epomm.eu/index.php?id=2745

EVIDENCE

EVIDENCE a fost o inițiativă strategică, fiind conceput pentru a debloca potențialul implementării PMUD. Site-ul EVIDENCE conține un set de 22 de recenzii ale măsurilor de mobilitate (rezumate și aprofundate) și materiale de instruire pentru cadrele didactice și formatori. Pentru mai multe informații, consultați

www.evidence-project.eu/index.php

Soluții inovatoare de transport urban

Mai multe informații despre provocări, lecții și recomandări privind măsurile din diferite domenii de politică CIVITAS sunt disponibile în **Raportul privind soluțiile inovatoare de transport urban**



3.4 Etapa 3: Evaluati măsurile

A treia etapă a procesului de selectare a măsurilor o reprezintă evaluarea potențialelor măsuri enumerate la etapa 2 cu scopul de a identifica măsuri eficiente și fezabile pentru oraș. Evaluarea măsurilor potențiale poate fi o sarcină complexă influențată de opinii, cereri și limitări. O organizație publică are responsabilitatea de a găsi măsuri rentabile atunci când folosește mijloace publice, publicul și/sau politicienii au opinii preconceptionale care trebuie luate în considerare, iar măsura trebuie să contribuie la țintele generale ale orașului. Toate aceste aspecte contează, dar cel mai important de avut în vedere atunci când se caută progrese rapide este dacă măsura poate fi pusă în aplicare, dacă aceasta contribuie la un oraș mai durabil și dacă este fezabilă. Dacă nu, nu ar trebui să fie inclusă în abordarea simplificată pentru selectarea măsurilor, prezentată în acest manual.

STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemple de măsuri de pornire

Soluție dinamică pentru transportul public - Orașul Torino

Promovarea modurilor de transport durabile

Obiectivul principal al măsurii este de a dezvolta un răspuns mai eficient la cererea de mobilitate cu densitate scăzută, care nu este satisfăcută de transportul public local. Cererea de mobilitate cu densitate ridicată este acoperită de sistemele de transport colectiv de mare capacitate, în timp ce în prezent densitatea scăzută este rezolvată prin transportul privat, din cauza lipsei rutelor sau a acoperirii spațiale limitate a transportului public. În 2008, Agenția Metropolitană de Mobilitate din Torino (AMM) a implementat serviciul MeBus, un serviciu „la cerere” furnizat de companii de transport public care garantează o extindere teritorială mai mare datorită unui sistem de rezervare a călătoriilor, optimizând serviciul atât pentru furnizor cât și pentru utilizator. Pentru mai multe informații consultați www.mebus.it



Odată ce o listă lungă de potențiale măsuri a fost elaborată, evaluarea măsurilor reprezintă următorul pas. Începeți prin a aduna reprezentanți din administrația orașului și, dacă este necesar, și alte părți interesate care vor fi implicate în implementarea măsurilor. Lista de măsuri ar trebui apoi prezentată, iar fiecare reprezentant ar trebui să evalueze eficacitatea și fezabilitatea fiecărei măsuri pe o scară de la 0 la 3. În acest fel, se vor alege măsuri care au șanse mari de a fi puse în aplicare și care vor contribui la țintele convenite ale orașului. În Tabelul 4 este prezentat un exemplu despre modul de organizare a unei astfel de evaluări.

Tabelul 4: Exemplu de organizare a evaluării măsurilor enumerate în etapa 2. Evaluarea poate fi realizată de reprezentanți din oraș (individual sau împreună în grup) în cadrul unui atelier.

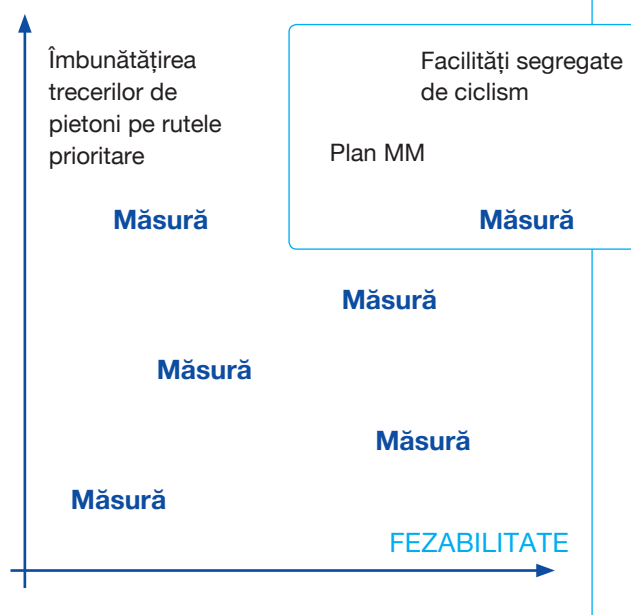
MĂSURĂ	EFICACITATE	FEZABILITATE	COMENTARIU
Facilități segregate de mers pe bicicletă	■ ■ ■	■ ■ ■	Trebuie să fie coordonat cu proprietarul privat
Dezvoltarea planului de gestionare a mobilității	■ ■	■ ■ ■	Cunoștințe în administrație
Îmbunătățirea trecerilor de pietoni pe rutele prioritare	■ ■ ■	■	Alte părți interesate sunt responsabile pentru majoritatea rutelor
...			

Cât de fezabilă este o măsură va depinde de capacitatea orașului și de alte precondiții locale. Toate orașele trebuie să ia în considerare factori precum finanțarea, termenele, legislația și structura organizațională. Pentru un oraș care nu este obișnuit cu planificarea strategică pe termen lung în domeniul mobilității, elementele importante le reprezintă competențele relevante ale planificatorilor săi, alocarea sarcinilor printre angajații săi și capacitatea de a implementa și de a urmări măsuri de diferite tipuri. O soluție rapidă pentru a avansa o reprezintă evaluarea măsurilor împreună cu un grup de personal relevant.

STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemple de măsuri inițiale**Instalarea infrastructurii adecvate pentru a împiedica intrarea autovehiculelor - Orașul Salonic****Măsura de siguranță a traficului**

Pentru a preveni parcare dublă ilegală a autovehiculelor și comportamentul periculos de conducere al motocicletelor, municipalitatea a instalat borduri elastice rutiere și delimitatoare flexibile reflectorizante pe un drum principal central al orașului, în toamna anului 2016. Panourile și delimitatoarele care au fost instalate au separat benzile de circulație și au împiedicat intrarea mașinilor și a motocicletelor pe banda de circulație opusă. Măsura a dus la deplasarea perfectă a mașinilor, în același timp sporind siguranța circulației pietonale din zonă.

Prin ilustrarea măsurilor evaluate într-o diagramă așa cum se arată în figura 8, este mai ușor să prezentați politicienilor și cetățenilor selecția de măsuri. Măsurile selectate vor fi acele măsuri de la etapa 2 care au fost considerate cele mai eficiente și cele mai fezabile pentru implementare.

Figura 8: Exemplu de ilustrare a măsurilor clasificate**EFICACITATE**

În momentul finalizării evaluării, se poate face un rezumat al măsurilor cu cea mai mare cotație (sau cea mai prioritară) atunci când se continuă procesul de planificare PMUD. A se consulta tabelul 5.

Tabelul 5: Exemplu de listă de măsuri

MĂSURĂ	DESCRIEREA MĂSURII	RESPONSABILITATE	EFICACITATE	FEZABILITATE	COMENTARIU
Facilități de ciclism separate	Marcarea liniilor	Proprietarul drumului	■ ■ ■	■ ■ ■	Trebuie să fie coordonat cu proprietarul privat
Elaborarea unui plan de gestionare a mobilității	...	Grupul de implementare permanentă (zilnică)	■ ■	■ ■ ■	Cunoștințe în cadrul administrației
...					

STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemple de măsuri inițiale

Hărți interactive de mers cu bicicleta - Orașul Donostia-San Sebastián

Promovarea modurilor de transport durabile și a campaniilor de sensibilizare

În Donostia-San Sebastián există un plan de a crea trasee pentru mers pe bicicletă și pe jos care să conducă către cele mai interesante locații din oraș, acoperind atât atracțiile turistice, cât și atracțiile locale (navetă, cumpărături etc.). Traseele vor fi completate cu puncte de oprire adecvate, cu disponibilitatea parcarilor pentru biciclete în apropierea (pentru bicicliști) sau locuri de odihnă, locuri de joacă, parcuri de exerciții pentru persoanele în vârstă sau toalete (pentru pietoni). Distanțele dintre diferitele puncte de interes vor fi afișate pe o hartă specificând dacă este timp de mers pe jos sau pe bicicletă, în funcție de grupul țintă pentru hartă.

Departamentul însărcinat cu îndeplinirea acestor sarcini va fi departamentul de mobilitate, dar informațiile trebuie verificate și cu alte departamente din administrația orașului: parcuri și grădini, întreținere și urbanism.

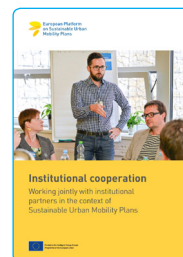


3.5 Etapa 4: Descrieți și obțineți aprobare pentru măsurile selectate

Al patrulea și ultimul pas în procesul de selecție a măsurilor pentru orașele începătoare PMUD îl reprezintă descrierea și obținerea aprobării pentru măsurile selectate. În acest moment, când există o listă de măsuri selectate care s-au estimat a fi cele mai eficiente pentru a contribui la o planificare a mobilității urbane mai durabile și posibil de implementat în oraș, este necesar să se consolideze descrierea măsurilor și să se obțină aprobarea politicianilor, cetățenilor și a altor părți interesate. Măsurile selectate ar trebui să fie fezabile și să răspundă celor mai prioritare provocări. Dacă se consideră necesară o cooperare mai profundă între părțile interesate și cetățenii dincolo de administrația orașului, consultați Caseta 5 pentru indicii și metode utile.

Caseta 5: Cooperare instituțională

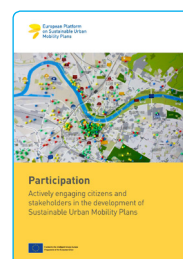
Manualul *Cooperare instituțională - Lucrând în comun cu partenerii instituționali în contextul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă* conține mai multe informații despre cooperarea instituțională.
www.eltis.org/sites/eltis/files/



Manualul produs în proiectul CH4ALLENGE oferă o introducere în domeniul cooperării instituționale, în modul de pregătire, identificare și implicare a partenerilor relevanți și modul în care poate fi stabilit consensul asupra responsabilităților.

În plus, manualul având ca subiect participarea, descrie cum pot fi implicați activ cetățenii și părțile interesate în dezvoltarea PMUD. Manualul, de asemenea un produs al proiectului CH4ALLENGE, oferă o introducere în domeniul participării și prezintă instrumente utile și exemple de cazuri din viața reală.

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



Confirmarea fezabilității

În etapele anterioare descrise în acest manual, prima evaluare a fezabilității măsurilor a fost realizată rapid într-un grup limitat de planificatori. Următorul pas îl reprezintă prezentarea listei de măsuri sugerate mai pe larg în administrația orașului, pentru a obține validarea că o anumită măsură poate fi implementată sau pentru a înțelege de ce este nevoie pentru a face posibilă implementarea.

Un element cheie al succesului este obținerea unei înțelegeri comune între actorii interesați și politicieni cu privire la măsuri mai costisitoare sau avansate. O modalitate de a obține aprobarea și a investiga fezabilitatea o reprezintă trimiterea unui document-cadru privind alegerea strategică a măsurilor către diferite părți interesate, pentru consultare.

În scopul obținerii sprijinului pentru măsuri care interferează cu mediul fizic și în cazul în care poate exista opinii puternice pentru sau împotriva acesteia, intervențiile sau experimentele temporare pot fi o soluție pentru vizualizarea beneficiilor și obținerea aprobării pentru soluții permanente (a se consulta un exemplu în Caseta 6).

Caseta 6: Plaje temporare

Un exemplu celebru al unei măsuri temporare este Paris Plages, o serie de plaje construite de om pe un drum subutilizat de-a lungul malurilor râului Sena. De la deschiderea primului tronson temporar de trei kilometri în 2002, conceptul s-a extins și servește ca un bun exemplu al modului în care o măsură temporară poate ajuta la indicarea unei alte utilizări a spațiului stradal în beneficiul cetățenilor (Proiect pentru spații publice 2017). Pentru mai multe exemple de placemaking din întreaga lume, accesați site-ul web pentru Proiectul pentru spații publice: www.pps.org/places/lqc



STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemplu de măsuri inițiale

Monitorizarea indicatorilor cheie, Cartea verde - Orașul Birmingham

Măsuri de politică strategică pentru monitorizare și culegere de date

Un plan de acțiune pentru mobilitate reprezintă o viziune și o strategie pe termen lung pentru sistemul de transport al orașului. Acesta încearcă să înțeleagă provocările actuale și viitoare cu care se confruntă oamenii și afacerile și pune în aplicare strategii pentru a ajuta orașul să își atingă obiectivele finale. Cartea Verde a Planului de Acțiune pentru Mobilitate Birmingham a fost un document de consultare care a furnizat o cantitate semnificativă de detalii cu privire la provocările cu care se confruntă sau este posibil să se confrunte orașul și a prezentat informații pentru a începe o discuție cu privire la o serie de probleme cheie. Aceasta a inclus o revizuire și un sistem de referință privind datele de transport, dovezi și caracteristici (de ex.: distribuția modală proprietatea mașinii, comportamentul de călătorie etc.), probleme/impactul transportului (numărul de persoane ucise sau rănite grav și nivelul poluării aerului), precum și alți factori cheie care influențează și afectează rețeaua de transport (creșterea populației, dezvoltarea economică etc.)

Intenția acestei analize ar trebui să contribuie la evidențierea domeniilor în care este necesară cea mai mare schimbare și să deschidă o discuție și o dezbateră cu privire la viitorul sistemului de transport al orașului. Aceasta va influența conceptele și ideile pentru a stimula gândirea asupra priorităților pe termen scurt, mediu și lung, cu scopul de a crea un sistem de transport care să atingă obiectivele stabilite.



Colectarea informațiilor privind cost-beneficiu pentru fiecare măsură

Între timp, pe măsură ce validarea măsurilor este consolidată, este necesară îmbunătățirea suplimentară a descrierii ratei cost-beneficiu pentru fiecare măsură selectată. Folosind un formular de analiză cost-beneficiu (ACB) este posibil să exprimați costurile și beneficiile directe și indirecte ale unui proiect sau măsură, permițând evaluarea și exprimarea beneficiilor și viabilității economice în termeni monetari. Analiza cost-beneficiu poate include considerarea costurilor și beneficiilor interne și externe. Unul dintre principalele avantaje ale ACB este relativa ușurință de a comunica rezultatele printr-unul sau mai mulți indicatori. ACB sunt cel mai frecvent aplicate proiectelor de infrastructură la scară largă. Pentru măsurile care nu vizează infrastructura, majoritatea orașelor nu au o abordare standardizată. Selecția de măsuri ar trebui să fie ghidată atât de valoarea banilor, cât și de eficiența măsurilor. În unele cazuri, o analiză completă ACB poate fi prea costisitoare și ar trebui utilizate abordări mai simple, în special pentru măsuri mai mici (KonSULT, 2015; Hüging et al., 2014; ELTIS, 2015).

Pentru a evita ACB-urile costisitoare la scară completă în acești primi pași ai planificării mobilității urbane durabile pentru orașele începătoare, pot fi utile instrumente simplificate de evaluare a impactului. De exemplu, Instrumentul de Evaluare provenit din proiectul Urban Nodes este o încrucișare între ACB și Analiza pe Criterii Multiple (ACM). Avantajul utilizării acestui instrument ușor este faptul că nu este necesară nicio altă informație statistică în afară de costul preconizat al măsurii (a se consulta Caseta 7 pentru mai multe informații).

Obținerea aprobării din partea cetățenilor

O etapă uitată uneori este reprezentată de implicarea și obținerea aprobării din partea cetățenilor pentru anumite măsuri. Multe măsuri inițiale tipice pot fi caracterizate prin ascunderea rezultatelor măsurilor de cetățeni. Dar pentru unele măsuri, aprobarea și înțelegerea cetățenilor poate fi un factor important. Acest subiect este descris în continuare în Liniile directoare PMUD din secțiunea despre cum să informăm publicul cu privire la viziune și obiectivele selectate, dar unele acțiuni pot fi recomandate când sunt transmise informații despre motivul alegerii unei măsuri și despre cum va fi finanțată.

- Furnizați pro-activ informații despre măsuri și informații despre rezultatele preconizate.
- Publicați notele de la întâlnirile cu actorii interesați pentru a garanta transparența privind modul în care au fost notate măsurile.
- Creați argumente față de factorii de decizie politici pro și contra pentru măsurile selectate.
- Informați despre măsurile selectate dincolo de administrația orașului și părțile interesate cheie, de exemplu asociațiile de comercianți locali, membri din districtul de afaceri central etc.

Sursa: Acțiunile se bazează pe Liniile directoare ale PMUD și sunt adaptate domeniilor de selecție a măsurilor.

Caseta 7: Instrumentul de Evaluare provenit din proiectul Urban Nodes

Instrumentul de evaluare elaborat de proiectul Urban Nodes este un șablon Excel pentru evaluarea impactului măsurilor de transport asupra obiectivelor pe care politicile relatează PMUD le au la nivel înalt.

Instrumentul are în vedere varietatea de perspective ale diferiților actori implicați în dezvoltarea rețelei de transport. Punctul său forte este acela de a combina două abordări utilizate frecvent (ACM, Analiza Criteriilor Multiple și ACB, Analiza Cost-Beneficiu) pentru a evalua impactul unei măsuri (atât cantitativ, cât și calitativ). În plus, se aplică atât măsurilor "hard" și cât și celor "soft" de la nivel local la nivel regional.

Se introduce este un set inițial de măsuri sau proiecte planificate sau în curs de desfășurare, identificate de părțile interesate ca fiind relevante pentru dezvoltarea rețelei de transport. Cu ajutorul metodologiei, poate fi identificat un pachet optim de măsuri bazate pe o problemă definită și bazate pe obiective de politici de nivel înalt.

Instrumentul de evaluare a nodurilor urbane a fost dezvoltat de Panteia. Împreună cu Rupprecht Consult și Pricewaterhouse Coopers Italia în proiectul Urban Nodes.

Descărcați șablonul Excel disponibil la: www.mobility-academy.eu/mod/folder/view.php?id=1242 pentru a folosi instrumentul.

Pentru instrucțiuni, informații, bune practici și un webinar util, accesați: www.mobility-academy.eu/course/view.php?id=84#section-3, unitatea 3.

STUDIUL DE CAZ DIN ORAȘE – Exemplu de măsuri inițiale

Departamentul PMUD înființat în cadrul ThePTA - Orașul Salonic

Activități de consolidare a capacității

ThePTA a înființat o unitate internă de evaluare a calității PMUD căreia i se atribuie responsabilitatea implementării, monitorizării, evaluării și procesului de actualizare periodică a PMUD din orașul Salonic. Obiectivele principale ale acestei unități le reprezintă evaluarea calității serviciilor de transport public și urmărirea implementării măsurilor propuse în cadrul PMUD. Unitatea este pe deplin conștientă de cerințele provocatoare și complexe ale obiectivelor PMUD. Pentru a-și îndeplini rolul, ThePTA are nevoie de instrumente și metodologii adecvate care să consolideze capacitățile autorității de a atinge obiectivele provocatoare.

Elaborarea unui Plan de Acțiune

Atunci când lista de măsuri este aprobată, următorul pas este elaborarea unui Plan de Acțiune. Planul de acțiune este o clarificare a modului în care vor fi îndeplinite obiectivele PMUD. Principiile și liniile directoare pentru planurile de acțiune PMUD (a se consulta Caseta 8) au fost elaborate oferind sprijin în procesul de descriere a măsurilor, și oferind de asemenea, îndrumări cu privire la modul de implementare a acestor măsuri selectate. Pentru a avea o implementare de succes, planul de acțiune ar trebui să fie elaborat în două etape:

1. Plan de acțiune cu descrierea generală a măsurilor și pachetelor de măsuri care corespund obiectivelor PMUD, elaborat la fiecare 5 ani.
2. Descriere detaliată a măsurilor și a pachetelor de măsuri elaborate în fiecare an în cadrul planurilor de implementare.

Măsurile trebuie descrise subliniind cel puțin următoarele caracteristici:

- Descrierea măsurii
- Responsabilitatea implementării
- Conexiunea cu alte sectoare de politici
- Programul implementării
- Surse de finanțare
- Indicatori pentru monitorizare și evaluare

Caseta 8: Principii și linii directoare pentru elaborarea planului de acțiune PMUD

Material ghidant pentru orașe, privind dezvoltarea planului de acțiune PMUD, inclusiv modele, link-uri către exemple și instrumente de calitate. Materialul reprezintă o completare a Liniilor directoare a PMUD și este un produs al SUMPs-Up, disponibil la: www.sumps-up.eu



4. NOTE FINALE

4.1 Rezultate SUMPs-Up

Celelalte rezultate provenite din proiectul SUMPs-Up sunt disponibile pe site-ul web al proiectului, www.sumps-up.eu.

- Manual privind integrarea pachetelor de măsuri și a măsurilor într-un PMUD - Step-up
- Manual privind integrarea pachetelor de măsuri și a măsurilor într-un PMUD - Inovare
- Principii și linii directoare pentru elaborarea Planului de Acțiune PMUD
- Sondaj pentru identificarea nevoilor utilizatorilor realizat de SUMPs-Up cu 328 de orașe europene
- Inventarul instrumentelor CIVITAS (CIVITAS Tool Inventory)
- Registrul PMUD

4.2 Referințe citate în text

Chinellato et. al. 2017. M. Chinellato, P. Staelens, H. Wennberg, S. Böhler, L Brand. User needs analysis for take-up. Available at: <http://sumps-up.eu/reports/>

Citta' Di Torino (2017) <http://www.comune.torino.it/ambiente/aria/limitazioni-del-traffico-a-torino.shtml> (accessed 11th April 2017)

ELTIS (2015). www.eltis.org (accessed 11th April 2017)

Hydén et al (1998) How to enhance WALKing and CYcliNG instead of shorter car trips and to make these modes safer. Deliverable D6 (final report), EU-project WALCYNG.

Hüging et al., (2014) Hüging, H., Glensor, K., Lah, O. The TIDE impact assessment method for urban transport innovations - Handbook for local practitioners.

KonSULT (2015) Knowledgebase on sustainable urban land use and transport. www.konsult.leeds.ac.uk (accessed 11th April 2017).

May (2016) CH4LLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans. www.sump-challenges.eu/kits (accessed 11th April 2017)

Missions Publiques (n.d) Poly-SUMP - DD 3.2.1. Practical Guide on running a Future Search Workshop for polycentric regions. www.poly-sump.eu/fileadmin/files/tool/PolySUMP_3.2.1_Practical_Guide_on_running_a_FSW_for_polycentric_regions.pdf (accessed 18 th April 2017)

Project for public spaces (2017) Lighter, Quicker, Cheaper (LQC) Placemaking from around the globe and how they are transforming our public spaces. <https://www.pps.org/places/lqc/> (accessed 5 th September 2017).

Rupprecht Consult (2014) Guidelines: developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf (accessed 11 th April 2017).



ANEXA I

Lista lungă a măsurilor

Ghidul cititorilor: această listă de măsuri a fost realizată cu scopul de a inspira autoritățile de planificare în procesul de selectare a măsurilor aferente unui PMUD. Lista măsurilor și descrierea acestora se bazează pe mai multe surse. Sursele utilizate în listă sunt: EVIDENCE, DELTA, KonsULT, Trivector, Vruits, Civitas, Copenhaga.

SUMPs-Up - European Programme for Accelerating the Take-up of Sustainable Urban Mobility Plans

Autor(i) responsabil/i: Trivector Traffic AB

Lista lungă de măsuri este împărțită în 25 de domenii de măsuri diferite, pe baza structurii dovezilor. Pentru fiecare zonă de măsură, sunt descrise o serie de măsuri și se afișează conexiunea la câmpurile de politică CIVITAS.

- | | | |
|--|---|--|
| 1. Mers pe jos | 11. Parcare | 21. Infrastructură pentru ciclism |
| 2. Transport de marfă | 12. Noi sisteme de transport public | 22. Taxe de congestie |
| 3. Informații de călătorie | 13. Modele noi de utilizare a autoturismului | 23. Vehicule mai curate |
| 4. Siguranța traficului | 14. Marketing și recompensare | 24. Planuri pentru partajarea bicicletelor (bicycle sharing) |
| 5. Gestionarea traficului | 15. Planificarea utilizării terenului | 25. Restricții de acces |
| 6. Taxe și impozite | 16. Integrarea modurilor | |
| 7. Planuri de călătorie în funcție de loc | 17. Proiectare urbană incluzivă | |
| 8. Realocarea spațiului rutier | 18. E-ticketing | |
| 9. Îmbunătățiri ale transportului public | 19. Zone de mediu | |
| 10. Planificare personalizată a călătoriei | 20. Vehicule cu baterii electrice și cu pile de combustie | |

1. Mers pe jos ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Zone și rute pietonale	Măsuri pentru a influența comportamentul pietonilor și pentru a oferi zone pietonale sigure și atractive.	Stiluri de viață independente de mașină
Creați (temporar) zone pietonale	Pentru a limita volumele de trafic din centrele orașului, pot fi stabilite restricții de acces și o strategie clară de încurajare a rețelelor pietonale.	
Treceri de pietoni inteligente	Un detector inteligent de mișcare (IPD) care furnizează informații în timp real semnalului de trafic cu privire la numărul de pietoni care așteaptă să traverseze, detectați prin IPD, pe măsură ce se apropie de traversare și intră în zona de detectare. Semnalul de trafic extinde faza verde a pietonilor în funcție de numărul de persoane care așteaptă să traverseze sau de numărul de pietoni care încă traversează. Cererea pentru un anumit semnal luminos poate fi dezactivată atunci când numărul de pietoni nu este suficient (în funcție de pragul definit). În timp ce VRU așteaptă faza verde pietonală și pe durata acesteia, dacă cererea este activă (adică dacă numărul de persoane care așteaptă să traverseze depășește un prag predefinit), Cererea pentru un anumit semnal luminos este de asemenea activată, indiferent de ciclul luminii. Această solicitare ușoară este destinată să avertizeze vehiculele cu privire la prezența pietonilor la fața locului. Sistemul de iluminare (Light Demand) este utilizat pentru a evidenția trecerea și împrejurimile sale, avertizând vehiculele cu privire la prezența pietonilor și sporind astfel siguranța acestora	
Creșterea accesibilității pentru persoanele în vârstă sau persoanele cu dizabilități	Asigurați accesibilitatea persoanelor în vârstă sau a persoanelor cu dizabilități sub formă de pavaj neted, uniform, marginea pavajului scufundat și a suprafețelor tactile	Siguranță și securitate

2. Transport urban de mărfuri ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Rute și interdicții pentru camioane	Rutele pentru camioane sunt utilizate pentru a realiza trasee pozitive, specificând rutele pe care le pot urma camioanele.	Logistica transportului urban de mărfuri
Sisteme de gestionare a flotelor de marfă rutieră	O serie de sisteme telematice care utilizează dispozitive la distanță atât pentru vehicule de marfă, cât și pentru remorci, cu scopul de a controla și monitoriza operațiunile de transport de marfă și care prezintă aceste date într-un format utilizabil managerilor de marfă, fie ca date în timp real sau date statice.	
Implementarea unei interdicții de conducere pentru camioane / HGV pe rutele principale de călătorie, în timpul orelor de vârf	Pentru a evita congestionarea pe principalele rute de călătorie, ar trebui să fie pusă în aplicare o interdicție de conducere pentru camioane /HGV (Heavy Goods Vehicles - vehicule grele de marfă) în timpul orelor de vârf (de exemplu în weekend).	
Parteneriate privind calitatea transportului	Cel mai comun instrument pentru implicarea părților interesate sunt parteneriatele privind calitatea transportului de marfă. FQP își propune să reunească părțile din sectorul public și privat implicate în transportul de marfă și logistică pentru a discuta problemele și a identifica și implementa soluții, cu intenția de a îmbunătăți durabilitatea activităților de transport de marfă în sens economic, social și de mediu.	
Consiliile de consultanță și forumurile pentru transport de marfă	Înființarea unor comisii, consilii și forumuri care să ofere o oportunitate părților interesate de a întâmpina și discuta provocările și oportunitățile sistemului de transport de marfă este cea mai directă modalitate de implicare a tuturor actorilor. Aceste forumuri pot fi constituite sub forma unor comisii consultative tehnice care reunesc personal din sectorul public din diferite organisme și agenții administrative, cu scopul de a cerceta probleme, de a realiza studii de context și analize pentru a coordona acțiunile și deciziile pentru o politică de transport de marfă urbană, solidă și eficientă.	
Numirea unui manager de logistică al orașului	Similar conceptului de Manager de Mobilitate, funcția de Manager de Logistică al Orașului (CLM - City Logistic Manager) este concepută pentru a reduce cererea în raport cu mobilitatea mărfurilor din zonele urbane. Managerul de Mobilitate, precum și Manager de Logistică al Orașului reprezintă intermediari reali între diversele părți interesate locale și autoritatea publică; sarcina lor este de a reconcilia nevoile și cerințele diferitelor companii și întreprinderi.	
Restricții de acces la anumite ore	Aceste măsuri impun restricții asupra perioadelor în care se poate desfășura activitatea de transport de marfă. Intenția este de a reduce traficul de marfă în timpul orelor de vârf în zonele urbane sau de a interzice livrările pe timp de noapte din cauza restricțiilor de zgomot. Promovarea livrărilor în afara orelor de vârf în oraș este o strategie promițătoare pentru compensarea impactului traficului privind transportul urban de mărfuri.	

... 2. Transport urban de mărfuri ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Restricții de mediu	Aceste tipuri de măsuri vizează păstrarea capacității de locuire a centrelor orașului prin încercarea de a reduce efectele externe negative produse de vehiculele de marfă, atât din punct de vedere al emisiilor, cât și al zgomotului. Aceste strategii au un efect pozitiv dublu: pe de o parte reduc impactul asupra mediului produs de traficul de mărfuri, pe de altă parte încurajează utilizarea tehnologiilor curate prin promovarea utilizării vehiculelor electrice sau cu emisii reduse pentru livrările urbane. Programele de reinnoire a vehiculelor pot susține acest tip de inițiativă.	
Restricții de acces în funcție de dimensiune/încărcare	Aceste tipuri de măsuri se concentrează pe creșterea capacității de locuire a zonelor urbane și optimizarea utilizării spațiului public, în special a străzilor publice. Mai precis, restricțiile care împiedică vehiculele cu o anumită greutate sau dimensiune (lungime sau lățime) să utilizeze un anumit drum sau zonă pot duce la beneficii asupra nivelului de congestiune și a ratelor de accidente rutiere cauzate de camioane mari.	
Prețuri (prețuri rutiere, taxa de congestiune, tarife pentru parcare)	Taxele rutiere presupun faptul că șoferii plătesc direct pentru conducerea pe o anumită șosea sau într-o anumită zonă. În cazul în care reducerea emisiilor este ținta, tarifele pot fi fixe sau variabile, în conformitate cu standardele de emisii ale vehiculului. Taxa de congestiune se referă la taxele rutiere variabile (prețuri mai mari în condiții de congestiune și prețuri mai mici sau trecere gratuită în perioade mai puțin congestionate) stabilite în zonele centrale pentru a reduce volumele de trafic în perioadele de vârf. Taxele pot fi dinamice, ceea ce înseamnă că ratele se modifică în funcție de nivelul de congestiune existente la un moment dat. Principala provocare care afectează parcare vehiculelor de marfă în oraș este lipsa spațiului, în special în centrele istorice. Aceasta duce la încălcări ale regulamentului și la amenzi de parcare. Prin intermediul planurilor pentru taxele de parcare, șoferii plătesc direct pentru utilizarea facilităților de parcare. Aceste planuri pot fi stabilite pentru utilizarea spațiului de la bordură, unele fiind bazate pe rate fixe, altele implicând planuri de prețuri variabile, în general, implementate ca parte a unei strategii.	
Stimulente și subvenții	Opusul impozitelor și taxelor îl reprezintă utilizarea stimulentei sau a subvențiilor pentru a încuraja dezvoltarea unei distribuții urbane durabile. Furnizarea directă către operatori a stimulentei sau subvențiilor de către autoritățile locale nu este utilizată pe scară largă, deoarece este prea scumpă, în timp ce dispozițiile care implică avantaje în materie de costuri (stimulente indirecte) sunt mai frecvent utilizate.	Logistica transportului urban de mărfuri
Adaptarea zonelor de încărcare pe stradă	Măsurile de parcare pe stradă au ca scop adaptarea proiectărilor de stradă și a zonelor de încărcare existente, pentru a se adapta la traficul curent și viitor și la volumele de vehicule comerciale. Măsurile se concentrează pe alocarea unui spațiu adecvat pentru limitarea activității de parcare și încărcare. Locurile de parcare și strategiile legate de zona de încărcare se concentrează pe desemnarea și aplicarea parcarilor funcționale, realocarea spațiului funcțional și identificarea locațiilor potențiale de parcare a traficului de marfă.	
Zone de livrare în proximitate	Lipsa facilităților de parcare și de încărcare care vizează primirea mărfurilor poate necesita utilizarea unor zone de amenajare (sau a unor zone de livrare în proximitate). Obiectivul este de a dezvolta un loc de implementare și zone în afara străzii, la întreprinderile sau facilitățile care primesc cu regularitate marfă. Stabilirea unor zone comune de încărcare pentru locurile care generează trafic mare sau pentru alte facilități cu mai mulți chiriași, poate fi o opțiune viabilă. În mod alternativ, municipalitățile ar putea favoriza dezvoltarea zonelor de livrare sau de amenajare din apropiere care ar putea servi drept platforme de transbordare urbane.	
Puncte de colectare	Această inițiativă promovează utilizarea unor locații specifice pentru ridicare și livrare, cum ar fi sisteme de vestiare automate la stradă, magazine de colecte și oficii poștale, precum și minidepozite. În această schemă, camioanele livrează la punctele de colectare, iar clienții călătoresc în aceste zone de ridicare pentru a-și procura bunurile. Această practică reduce costurile de livrare prin concentrarea livrărilor și reducerea eșecurilor livrării. Cu toate acestea, din moment ce clienții trebuie să ridice comenzile folosind propriile mașini, acesta poate crește traficul general.	
Centre de consolidare urbană	Această măsură contribuie la reducerea traficului de marfă care circulă în zona vizată prin promovarea consolidării transporturilor de marfă la unul sau mai multe terminale urbane. Transportatorii care ar face altfel călătorii în zona țintă cu factori de încărcare scăzută, își transferă încărcăturile către un transportator neutru care consolidează marfa și gestionează ultima etapă a livrărilor. Din punct de vedere conceptual, aceasta poate include „sisteme de livrare în comun”, „logistică cooperativă” și „centre de distribuție urbană”.	

...

... 2. Transport urban de mărfuri ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Transfer modal	Scopul unui program de transferuri modale este de a încuraja utilizarea unor moduri alternative pentru a reduce numărul de camioane și autoutilitare în centrul orașului. Deși este atrăgător pentru mulți, această inițiativă se confruntă cu obstacole majore în zonele urbane, unde este adesea imposibil să găsești alternative modale care să concureze eficient cu autoutilitare sau camioane. Cu toate acestea, o serie de teste pilot și implementări la scară mică sugerează că este posibilă inducerea de transferuri modale mici. A fost realizată o schimbare a fluxurilor de marfă de la drum la transportul intermodal, folosind o combinație de transport rutier și maritim scurt, căi navigabile interioare, căi ferate, tricicluri de marfă sau biciclete de marfă.	Logistica transportului urban de marfă
Educarea planificatorilor de trafic în logistica orașului și a mărfurilor	Dezvoltați o educație în logistica orașului pentru planificatorii de trafic din regiuni/municipalități.	
Integrarea planificării logistice în planificarea utilizării terenurilor	O abordare mai proactivă este încorporarea planificării transportului de mărfuri în procesul de planificare a utilizării terenurilor, prin identificarea zonelor de conflict dintre activitățile de marfă și alte utilizări ale terenului. Prin înțelegerea surselor de conflict dintre activitățile de transport de marfă și alte utilizări ale terenurilor, pot fi delimitate și selectate strategii eficiente pentru o dezvoltare compatibilă.	

3. Informații de călătorie ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Orar convențional și informații despre servicii	Calitatea informațiilor, formatele în care sunt oferite și, prin urmare, resursele și efortul care ar trebui să fie asigurat în furnizarea informațiilor.	Transport colectiv de pasageri
Informații de pasageri în timp real	Sistemele de informații pentru pasageri în timp real permit pasagerilor să acceseze informații în timp real de plecare pentru serviciile de transport în comun, prin diferite surse.	
Sisteme de planificare a călătoriei	Sistemele de planificare a călătoriilor sau informațiile de călătorie multimodale pot încorpora o serie de informații, de la descrieri simple ale opțiunilor de călătorie disponibile prin diferite moduri, eventual legate de hărți care indică rutele și orare, până la sisteme interactive de baze de date care permit utilizatorilor să caute informații specifice.	Telematica transporturilor
Informații multimodale și sfaturi de călătorie	Informații de călătorie, livrate printr-o serie de tehnologii, atât înainte, cât și în timpul călătoriei: de ex. site-urile web și software-ul dedicat permit prezentarea informațiilor cu privire la toate modurile de transport într-o formă coordonată și, prin urmare, mai inteligibilă.	
Ghid de traseu pentru bicicliști + informații în timp real	Ghid detaliat de rute de la bicicliști, cu semne evidente, de preferință cu informații în timp real despre congestie temporară și întreținere rutieră.	
Ghid de traseu pentru bicicliști	Ghid detaliat de rute pentru bicicliști, cu signalistică clară.	
Sisteme de îndrumare în interiorul vehiculelor	IVRG tradițional înseamnă că sistemul selectează în primul rând rutele bazate pe cea mai scurtă distanță între o locație și o destinație, ceea ce este foarte util în medii necunoscute sau rețele complexe. În următoarea generație, sistemele de navigație vor deveni capabile să țină seama de criterii diferite de optimizare, nu doar de cea mai scurtă cale.	

4. Siguranța traficului

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Măsuri de remediere a accidentelor	Limitarea vitezei, aplicarea vitezei și marcajul rutier.	Siguranță și securitate
Siguranța pietonilor și a bicicliștilor	Siguranța pentru transportul nemotorizat îmbunătățește considerabil experiența de a trăi și de a călători în oraș, fiind problema principală a acestor experiențe.	
Facilități pentru treceri de pietoni	O varietate de tipuri de trecere de pietoni sunt disponibile pentru luarea în considerare a planificatorilor de transport și urban, de la pasaje marcate (zebră) și semnalizate pentru pietoni, până la investiții mai importante în infrastructură, inclusiv pasarele, pasajele și crearea de intersecții și străzi „Spațiu comun”.	
Întreținerea drumurilor	Întreținerea drumurilor acoperă o serie de practici și obiective. Drumurile se confruntă cu uzură provocată prin combinații de utilizare a vehiculelor și accidente, vreme și alte evenimente naturale. Măsuri suplimentare, cum ar fi gritarea, pot fi utilizate pentru a atenua efectele condițiilor meteorologice sau de temperatură asupra capacității vehiculelor de a folosi un drum. Dincolo de acest lucru, întreținerea drumurilor poate fi utilizată pentru a realiza beneficii din evoluția materialelor și pentru a înțelege impactul materialelor de construcții rutiere asupra poluării.	
Măsuri de calmare a traficului	Calmarea traficului reprezintă utilizarea unor măsuri fizice și de reglementare pentru reducerea vitezei și accelerației vehiculului.	
Mobilitate fără bariere	Măsuri pentru îmbunătățirea accesibilității (sisteme de orientare vizuală existente și măsuri pentru completarea sistemelor de ghidare vizuală prin informații tactile și / sau audio.	
Educarea școlarilor în siguranța traficului	Implementarea educației obligatorii pentru siguranța traficului.	
Îmbunătățirea situației traficului în apropierea școlilor	Zonele de congestionare din apropierea școlilor/interzicerea mașinilor la o distanță mai mică de 500 de metri de școală.	
Prioritatea VRU în ceea ce privește întreținerea drumurilor	Asigurați accesibilitatea pentru VRU atunci când închideți un drum pentru întreținere.	
Drumuri sigure desemnate pentru bicicliști și pietoni	Asigurați o lățime suficientă a drumurilor și chiar pavaj și întreținere corespunzătoare a drumurilor pe timpul iernii.	
Calificarea traficului prin planuri de viteză cuprinzătoare	Planuri de viteză cuprinzătoare și bine motivate pentru o conformare optimă.	

5. Gestionarea traficului ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Semne și marcaje convenționale	Semne verticale - diverse tipuri de semne verticale cu imagini textuale sau grafice, pentru informații, reglementare sau avertizare; Marcaje rutiere - furnizate pentru canalizarea traficului și pentru a transmite avertismente, cerințe de reglementare sau informații de bază. Semne diverse - inclusiv semnale de trafic, semne temporare și lămpi pentru identificarea refugiilor sau asigurarea unei avertizări suplimentare în cazurile de obstrucții periculoase.	Strategii de gestionare a cererii
Gestionarea convențională a traficului	Gestionarea convențională a traficului implică măsuri destinate să afecteze circulația traficului pe o rețea. Măsurile includ restricții de rute și restricții de acces pe drum, care servesc la modificarea direcției și a mișcării traficului, precum și la parcare (și la oprirea restricțiilor), care permit circulația fără obstacole în trafic.	
Controlul traficului urban	Sistemele de control al traficului urban (UTC) sunt o formă specializată de gestionare a traficului care integrează și coordonează controlul semnalului de trafic pe o arie largă, cu scopul de a controla fluxurile de trafic din rețeaua rutieră.	
Semne de mesaje variabile	Semnele de mesaje variabile (VMS) sunt indicatoare rutiere digitale utilizate pentru a informa șoferii auto despre evenimente temporare specifice și condiții de trafic în timp real.	Telematica transporturilor
Sisteme inteligente de transport	Sistemele inteligente de transport acoperă o gamă largă de aplicații pentru transportul informațiilor și tehnologiilor de comunicații. Acestea includ tehnicile de control și gestionare a traficului, informații în timp real pentru utilizatori, sisteme de gestionare a transportului public și de marfă, sisteme avansate de siguranță, salvare în caz de urgență și dezastre și sisteme de plată electronică.	
Centrul de coordonare a mobilității	O platformă pentru fluxul de informații și expertiză	Managementul mobilității

6. Taxe și impozite

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Structuri tarifare	O structură tarifară cuprinde întreaga gamă de măsuri de politică tarifară, cu o scădere sau o reducere a tarifului. Aceste elemente includ: diferențierea prețului în funcție de criterii geografice, ora din zi, regularitatea utilizării și scopul călătoriei; prin ticketing; concesi; și tehnologia smartcard.	Strategii de gestionare a cererii
Taxe pe combustibil	Taxele pe combustibil sunt percepute la achiziționarea de combustibil în majoritatea țărilor. Obținerea unei taxe pe consumul de combustibil nu numai că aduce venituri, ci este și un mijloc relativ neselectiv de taxe pentru utilizarea rutieră.	
Taxe de proprietate pentru vehicule	Impozitarea proprietății vehiculelor (o taxă indirectă) are două scopuri cheie. În primul rând, ca generator de venituri generale - veniturile sunt rareori ipotecate. În al doilea rând, pentru a reglementa numărul de vehicule deținute și, eventual, vârsta stocului de vehicule pentru a îndeplini obiectivele de mediu.	

7. Planuri de călătorie în funcție de loc ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Planuri de călătorie ale companiei	Un plan de călătorie al companiei (CTP - Company Travel Plan) este „o strategie pentru o organizație de a reduce impactul transportului și de a influența comportamentul de călătorie al angajaților, furnizorilor, vizitatorilor și clienților” (Rye, 2002). Foarte des, planul de călătorie se concentrează pe comportamentul de călătorie al angajaților.	Gestionarea mobilității
Planuri de călătorie pentru școli	Planurile de călătorie școlară sau Managementul mobilității școlare (SMM) constă într-o serie întreagă de măsuri care vizează în primul rând schimbarea comportamentului de mobilitate al elevilor și al părinților pentru călătoriile către și de la școli - în principal prin reducerea deplasărilor cu mașina.	
Grup de copii însoțit de 2 adulți	2 adulți însoțesc un grup de copii și sprijină copiii să meargă în grup către și de la grădinițe/școli primare.	Siguranță și securitate
Grup care se deplasează pe biciclete	Un grup care se deplasează pe biciclete sprijină copiii să meargă cu bicicleta în grupuri către și de la școală (uneori și grădiniță). De obicei, copiii mici sunt însoțiți de adulți.	Stiluri de viață independente de mașini
Instruire pentru ciclism	Această măsură oferă antrenament pentru ciclism, deoarece, în special pentru elevii de școală mai tineri, siguranța în trafic joacă adesea un rol important în decizia de a merge cu bicicleta. Învățarea mersului pe bicicletă poate fi oferit și altor persoane; familii întregi sau angajați la companii selectate.	
Cercetarea rutelor școlare	Revizuirea drumurilor școlare pentru a găsi punctele tari și punctele slabe și a da prioritate măsurilor.	Siguranță și securitate

8. Realocarea spațiului rutier ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Benzi pentru vehicule cu grad ridicat de ocupare	Benzi pentru vehicule cu grad ridicat de ocupare (HOV) sunt concepute pentru a descuraja utilizarea unei mașini de către o singură persoană sau de un număr mic de persoane oferind prioritate vehiculelor cu mai mult de un număr minim de ocupanți (de obicei doi sau trei) și autobuzelor.	Transport colectiv de pasageri
Construcție de drumuri noi	Construcția drumurilor are scopuri aparent simple de a oferi acces la zone inaccesibile anterior de vehiculele cu motor, reducerea volumului traficului într-o zonă prin mutarea acestuia în alta sau creșterea capacității.	
Limitarea accesibilității pentru mașini pe străzi specifice	Limitați accesibilitatea pentru mașini pe străzi specifice.	Strategii de gestionare a cererii

9. Îmbunătățirea transportului public ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Sisteme de gestionare a flotelor de autobuz	Un sistem de gestionare a flotei de autobuze folosește informații în timp real despre locația și performanța autobuzului pentru a vă asigura că autobuzele rulează în program.	Transport colectiv de pasageri
Prioritate pentru autobuzele	Pentru ca orele de călătorie cu autobuzul să fie competitive cu timpul individual de călătorie al vehiculului, o serie de intervenții prioritare trebuie să fie aplicate selectiv la serviciile de autobuz.	
Reglementări privind autobuzele	Reglementarea serviciului de autobuz este luată în considerare aici pentru a face referire la reglementarea în baza căreia autoritățile de transport fie furnizează servicii de autobuz în franciză furnizorilor privați, fie încheie parteneriate, cu statut legal sau voluntar, cu furnizori privați.	
Niveluri tarifare	Tarifele pot fi descrise drept taxa monetară pentru efectuarea unei călătorii cu transportul public, de ex. prețul unui bilet de tren sau autobuz. Nivelurile tarifare pot fi afectate de subvențiile furnizate (sau impozitele percepute) de către autoritățile naționale sau locale.	
Tarife reduse de serviciu public	Tarifele concesionare oferă anumitor secțiuni ale populației posibilitatea de a călători în transportul public la un tarif redus, ceea ce în unele cazuri poate însemna călătorii gratuite.	
Îmbunătățiri generale pentru accesibilitatea TP	Această măsură urmărește să îmbunătățească calitatea serviciilor de transport public (TP) prin creșterea nivelului de accesibilitate, care include viteza, frecvența, comoditatea, confortul, accesibilitatea și ușurința accesului pentru toate persoanele (de asemenea, proiectarea fără bariere pentru persoanele cu dizabilități fizice sau mentale).	
Bilet PT pentru muncă/ bilete PT reduse, pe sezon	Biletele de muncă sunt bilete de sezon lunare sau anuale, achiziționate în bloc de la o asociație de transport, de către organizații publice sau private pentru angajații lor.	
Servicii de transport public, la cerere	De asemenea, cunoscut sub denumirea de: „Transport sensibil, la cerere”, transportul public la cerere este considerat o formă de transport public orientată către utilizator, caracterizată prin dirijarea flexibilă și programarea vehiculelor mici/mijlocii care operează în regim de călătorie comună între locațiile de preluare și coborâre.	
Reorganizarea programelor PT	Reorganizarea programelor PT are drept scop optimizarea serviciilor de transport în comun și sporirea utilizării acestora prin ajustarea programelor în scopul de a se corespunde mai bine stilului de viață al călătorilor și al modelelor de mobilitate ale acestora.	Combustibili și vehicule curate
Oferte speciale de bilete pentru elevi	Biletele elevilor speciali sunt adesea bilete de sezon cu prețuri mici, care sunt achiziționate pe baza unui document școlar.	
Vehicule curate și silențioase	Vehicule curate și silențioase	
Îmbunătățirea TP local cu rute și opriri distincte	Îmbunătățiri TP local cu rute noi și opriri distincte	
Creșterea accesibilității pentru persoanele în vârstă sau persoanele cu dizabilități	Creșterea accesibilității pentru persoanele în vârstă sau persoanele cu dizabilități prin rampe de acces și zone tactile	Transport colectiv de pasageri
Preț redus TP pentru tineri	Preț redus pentru tineri	
Prețuri reduse pentru TP sau TP gratuit	Prețuri reduse pentru TP sau TP gratuit	
Întreținerea drumurilor în stațiile de TP	Întreținerea drumurilor în stațiile de TP	
Opțiuni durabile pentru călătorii/turism	Opțiuni durabile pentru călătorii/turism	
Perioade de încercare cu cost redus pentru utilizatorii noi	Perioadele de încercare cu cost redus pentru utilizatorii noi	Gestionarea mobilității

10. Planificare personalizată a călătoriei ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Program de lucru flexibil	Un sistem de gestionare a flotei de autobuze folosește informații în timp real despre locația și performanța autobuzului pentru a vă asigura că autobuzele rulează în program.	Gestionarea mobilității
Planificare unei călătorii personalizate	Pentru ca orele de călătorie cu autobuzul să fie competitive cu timpul individual de călătorie al vehiculului, o serie de intervenții prioritare trebuie să fie aplicate selectiv serviciilor de autobuz.	
Telecomunicații	Reglementarea serviciului de autobuz este luată în considerare aici pentru a face referire la reglementarea în baza căreia autoritățile de transport fie furnizează servicii de autobuz în franciză furnizorilor privați, fie aranjează parteneriate, cu statut legal sau voluntar, cu furnizori privați.	
Consultant de mobilitate/Manager Mobilitate	Tarifele pot fi descrise drept taxa monetară pentru efectuarea unei călătorii cu transportul public, de ex. prețul unui bilet de tren sau autobuz. Nivelurile tarifare pot fi afectate de subvențiile furnizate (sau impozitele percepute) de către autoritățile naționale sau locale.	
Educație pentru mobilitate	Tarifele concesionare oferă anumitor secțiuni ale populației posibilitatea de a călători în transportul public la un tarif redus, ceea ce în unele cazuri poate însemna călătorii gratuite.	
Asistență personalizată a călătoriei	Această măsură urmărește să îmbunătățească calitatea serviciilor de transport public prin creșterea nivelului de accesibilitate, care include viteza, frecvența, comoditatea, confortul, accesibilitatea și ușurința accesului pentru toate persoanele (de asemenea, proiectarea fără bariere pentru persoanele cu dizabilități fizice sau mentale).	
Telework	Biletele de muncă sunt bilete de sezon lunare sau anuale, achiziționate în bloc de la o asociație de transport, de către organizații publice sau private pentru angajații lor.	Stiluri de viață independente de mașină
Platformă pentru MaaS	Vehicule curate și silențioase în TP	

11. Parcare ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Parcare și depozitare pentru biciclete	Parcarea și depozitarea bicicletelor în orașe ar trebui să includă în mod ideal furnizarea de: parcuri protejate, dar sigure, în locații convenabile pentru magazine și servicii, la un cost redus de implementare; împreună cu sisteme de blocare a bicicletelor și stațiilor de biciclete supravegheate care oferă opțiuni de depozitare pe termen lung și cea mai bună protecție împotriva intemperiilor și furtului.	Strategii de gestionare a cererii
Parcări în afara străzii	Parcarea în afara străzii este o instalație specială (cu mai multe etaje) sau o zonă (suprafață) dedicată parcarii. Furnizarea sa are un impact semnificativ asupra utilizării autoturismelor.	
Reglementări privind parcare	Frecvent, numărul de locuri de parcare disponibile pentru livrare nu este suficient pentru a satisface nevoile camioanelor de livrare. Transportatorii sunt obligați să parcheze pe două locuri, deoarece cererea de parcare depășește capacitatea liniară a străzilor. Furnizarea de spații de încărcare/descărcare sunt o politică locală comună de organizare a operațiunilor de livrare la ultima milă. Lipsa spațiilor de livrare mută operațiunile de livrare pe benzile de circulație sau pe trotuare și duce la congestionare și situații potențial periculoase pentru alți utilizatori ai străzii	
Taxe de parcare	Taxele de parcare sunt taxele financiare plătite de șoferi pentru utilizarea locurilor de parcare, fie în parcări dedicate, fie în locurile de parcare identificate pe stradă.	
Controale de parcare	Controalele de parcare sunt aplicate parcarii de pe stradă și în afara acesteia (cu mai multe etaje, la nivelul solului și subteran), deși stilul de control va varia în funcție de tipul de spațiu de parcare.	
Standarde de parcare	Standardele de parcare sunt normele legate de cantitatea de parcare necesară sau permisă pentru noile dezvoltări de toate tipurile în cadrul sistemului de amenajare a teritoriului.	
Taxe de parcare privată	Taxele de parcare privată sunt, în principal, percepute de autoritățile locale asupra dezvoltărilor nerezidențiale existente sau viitoare, de ex. clădiri de birouri. Acestea sunt concepute pentru a ajuta la suprimarea cererii de parcare auto și, astfel, a nivelurilor traficului, în special în centrele urbane în care naveta de serviciu constituie un procent mare din trafic.	Telematica transporturilor
Sisteme de îndrumare pentru parcare	Sistemele de îndrumare și informații despre parcare (IGP) folosesc semne cu mesaj variabil (VMS) pentru a oferi șoferilor informații despre locație și disponibilitatea spațiilor din parcarile auto.	
Gestionarea parcarilor auto	Termenul „gestionarea parcarii” se referă la procesul de control al sumei, al costurilor și/sau al accesului la parcare auto dintr-un loc.	Strategii de gestionare a cererii
Gestionarea parcarii în funcție de loc	Termenul „gestionarea parcarii” se referă la procesul de control al sumei, al costurilor și / sau al accesului la parcare auto dintr-un loc.	
Co-utilizare a locurilor de parcare 9-17 lucrători, locuitori 17-9 etc.	Co-utilizare a locurilor de parcare 9-17 locuitori 17-9 locuitori etc., de cele mai multe ori realizabile în regim mixt	

12. Noi sisteme de transport public ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Tranzit rapid cu autobuzul	Tranzit rapid cu autobuzul(BRT) reprezintă transportul public cu autobuzul destinat să ofere o călătorie mai rapidă și mai fiabilă, dar și mai confortabilă pentru pasageri comparativ serviciile convenționale de autobuz.	Transport colectiv de pasageri
Servicii privind autobuzul	Serviciile de transport public se referă la întreaga gamă de servicii de transport care sunt disponibile publicului, inclusiv transportul receptiv la cerere, autobuzele, tramvaiele, sistemele de transporturi ușoare, metroul (metrou) și serviciile feroviare de lungă distanță.	
Noi servicii feroviare	Noile servicii feroviare pe liniile existente pot oferi noi oportunități de călătorie sau oportunități îmbunătățite de călătorie prin furnizarea de servicii mai directe și, astfel, reducerea costului generalizat al călătoriei.	
Gări și linii noi	Noile stații de cale ferată se referă la stațiile de cale ferată noi de pe liniile feroviare convenționale existente, care oferă locuri noi pentru îmbarcarea și coborârea din trenuri și, astfel, crește accesibilitatea geografică a rețelei feroviare.	
Terminale și interschimburi	Un terminal sau un interschimb este proiectat pentru a îmbunătăți timpul de călătorie ușă în ușă care implică transportul public, făcând circulația mai ușoară între diferite moduri și servicii într-o singură clădire.	
Tramvaie și metrou ușor	Tramvaiele și autobuzul ușor au multe caracteristici cu sisteme feroviare grele, cum ar fi metroul și calea ferată de suburbii, dar funcționează cu o capacitate mai mică.	
Autobuze școlare	Un autobuz școlar este un autobuz folosit pentru transportul copiilor și adolescenților la și de la școală și evenimentele școlare.	

13. Modele noi de utilizare auto ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Cluburi auto	Cluburile auto sunt, de obicei, scheme organizate, la care membrii publicului se pot alătura pentru a avea acces la un vehicul pentru perioade scurte de timp.	Stiluri de viață independente de mașină
Partajarea călătoriei (ride sharing)	Conceptul de partajare a călătoriei (ride sharing) nu este nou, dar există o mare diferență între modul în care s-au dezvoltat aceste scheme în diferite țări. Disparitatea include diferențe în terminologie. Partajarea călătoriei poate fi definită în mod vag ca orice proces care facilitează un șofer să lase undeva o altă persoană. Aceasta poate varia de la transportul informal între prieteni și familie, până la o schemă de lucru organizată formal pentru călătorii către și de la serviciu. Partajarea călătoriei (un termen european) este cunoscută în mod divers sub denumirea de asigurarea transportului cuiva, carpooling (în America de Nord) și car sharing (în Marea Britanie). În Marea Britanie, car pooling este termenul folosit pentru a descrie situația în care o companie deține unul sau mai multe vehicule pentru utilizarea de către angajații săi în cadrul companiei, în funcție de momentul în care este nevoie.	
Carpooling	Carpoolingul este termenul care definește faptul că două sau mai multe persoane împărtășesc aceeași călătorie, folosind una dintre propriile mașini private.	
Partajarea autoturismului (car sharing)	Partajarea autoturismului este un serviciu de mobilitate pentru care oamenii plătesc să folosească o mașină pe oră/zi etc., iar mașina este deținută de o companie individuală care administrează schema în mod comercial. În mod normal, mașinile nu sunt situate într-un singur depozit central, ci răspândite în oraș sau chiar în mai multe orașe.	
Transport în comun (van-pooling)	Van-pooling este o schemă de transport în care angajații dintr-un grup conduc un microbuz către și de la serviciu, partajând costul vehiculului și operațiunile acestuia. Uneori, acest aranjament este subvenționat de angajator; acesta poate fi, de asemenea, organizat de către un terț și nu de către angajați.	

14. Marketing și gratificare ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Activități promoționale	În termenul de activități promoționale sunt luate în considerare mai multe instrumente promoționale diferite, de la instrumente foarte tradiționale precum broșuri, buletine informative etc., până la instrumente mai progresive precum Facebook, YouTube etc.	Gestionarea mobilității
Crowd sourcing	Crowd sourcing poate funcționa în două moduri diferite. Primul este prin colectarea pasivă/semi-pasivă de informații prin dispozitivele web 2.0, cum ar fi telefoanele inteligente, care pot fi transportate de călători pe servicii de transport public sau în mașini din rețeaua rutieră. Acest lucru poate fi îmbogățit solicitând mulțimii să furnizeze informații suplimentare, cum ar fi modul în care călătoresc și în cazul transportului public care este numărul serviciului.	Implicarea publicului
Publicitate și alte acțiuni de promovare	Nucleul ideii se află în încurajarea schimbării voluntare de comportament prin conștientizarea și promovarea alternativelor la utilizarea autoturismului.	Gestionarea mobilității
Campanie și evenimente de sensibilizare în călătorii	Mass-media a vizat îmbunătățirea înțelegerii publice a problemelor cauzate de creșterea traficului și a impactului comportamentului de călătorie, precum și de a transmite ce se poate face pentru a rezolva aceste probleme, inclusiv schimbarea comportamentului propriu al călătoriei. Pot exista diverse tipuri de campanii de conștientizare a călătoriilor, inclusiv evenimente anuale	
Campanie pentru utilizarea căștilor	Preț redus sau ofertă gratuită pentru căști împreună cu informații despre siguranța traficului	
Reclame pentru Gestionarea Mobilității și reduceri pentru nou-veniți	Reclame GM și reduceri pentru nou-veniți	

15. Planificarea utilizării terenurilor

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Contribuții pentru dezvoltatori	Contribuțiile dezvoltatorilor la infrastructură implică un dezvoltator care furnizează o plată (sau o taxă) pentru a sprijini infrastructura din zona pe care o dezvoltă.	Implicarea publicului
Densitatea și mixul dezvoltării	Densitățile mai mari de dezvoltare pot încuraja călătoriile mai scurte și, prin urmare, utilizarea mersului pe jos și cu bicicleta. De asemenea, pot contribui la eficientizarea transportului public. Într-o manieră similară, o combinație mai bună de funcțiuni poate îmbunătăți accesibilitatea și, prin urmare, reduce nevoia de a călători.	Strategii de gestionare a cererii
Utilizarea terenului pentru a sprijini transportul public	Îmbunătățirea condițiilor pentru funcționarea eficientă a transportului public;	
Transport durabil în planificarea utilizării terenurilor	Îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și permiterea oamenilor să călătorească mai mult prin moduri alternative; Creșterea cererii pentru transportul public, în special prin încurajarea schimbării modului de transport de la autoturism la alt mod.	

16. Integrarea modurilor ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Parcare de tip Park&Ride	Park&Ride este o formă de transport integrat care permite utilizatorilor de transport privat să-și parcheze vehiculele într-o parcare și să călătorească în centrul orașului folosind un mod de transport public.	Strategii de gestionare a cererii
Sistem de tarificare integrat	Tarifarea integrată permite unui pasager să se transfere în cadrul sau între diferite moduri de transport public folosind un singur bilet pentru întreaga călătorie.	Telematica transporturilor
Asigurarea tarifelor integrate	Această măsură permite pasagerilor să folosească un singur bilet pentru diferite servicii, de ex. pentru toate modurile de transport în comun dintr-un oraș sau o regiune sau să utilizeze un bilet de intrare pentru un eveniment sportiv ca bilet pentru transportul public.	
Transport ce răspunde cererii	Transportul ce răspunde cererii este o formă intermediară de transport, undeva între autobuz și taxi și acoperă o gamă largă de servicii de transport, de la transporturi comunitare mai puțin formale, până la rețele largi din zonă.	Transport colectiv de pasageri
Planificarea călătoriilor multimodale, trecerea de la autobuz la bicicletă etc.	Planificarea călătoriilor multimodale, trecerea de la autobuz la bicicletă etc.	Strategii de gestionare a cererii

17. Proiectare urbană incluzivă([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Spațiu partajat, implementarea măsurii în Madrid	Eliberarea orașului de mașini	Strategii de gestionare a cererii
Soluții de spațiu partajat	Minimizați segregarea utilizatorilor vulnerabili și a vehiculelor.	

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

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Cumpărarea călătoriilor de transport public curat din aplicație etc.	Cumpărarea călătoriilor CPT (Clean Public Transport) din aplicație pentru o accesibilitate sporită	Telematica transporturilor

19. Zone de mediu ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Zone fără mașini în jurul școlilor	Zone fără mașini, de exemplu, la 500 m în jurul școlilor	Strategii de gestionare a cererii
Zone cu emisii reduse	Zonele cu emisii reduse (LEZ - Low Emission Zones) sunt zone în care accesul vehiculelor este limitat la cele cu emisii reduse. Acestea tind să fie concentrate în centrele orașului unde utilizarea terenurilor este densă, traficul este intens și expunerea populației este ridicată.	

20. Vehicule electrice cu baterii și cu pile de combustie ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Mașini electrice premiate cu cel mai apropiat loc de parcare	Pot fi utilizate în zone industriale, precum și în centrele orașului	Combustibili și vehicule curate
Stații electrice pentru mașini electrice	Stații electrice pentru mașini electrice	

21. Infrastructura de ciclism ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Rețele de ciclism	O rețea de ciclism oferă cadrul pentru o serie de intervenții și îmbunătățiri ale infrastructurii de ciclism care acoperă o anumită zonă sau oraș și poate încorpora: o rețea de piste pentru biciclete care încorporează facilități separate de ciclism; asigurarea parcarilor și spațiilor de depozitare pentru biciclete; și integrarea ciclismului cu transportul în comun. În mod ideal, aceste măsuri de infrastructură „dure” ar trebui să fie, de asemenea, sprijinite de activități „soft” de marketing, de promovare și de planificare a călătoriilor.	Stiluri de viață independente de mașină
Facilități segregate de ciclism	Facilități separate de ciclism este un termen colectiv pentru o serie de infrastructuri de ciclism constând din benzi marcate, piste, acostamente și poteci desemnate pentru a fi utilizate de către bicicliști și de la care traficul motorizat este în general exclus.	
Îmbunătățirea facilităților de ciclism	Îmbunătățirile facilităților de ciclism vizează creșterea activității de ciclism prin îmbunătățirea condițiilor pentru aceasta. Există multe modalități de a îmbunătăți condițiile pentru bicicliști. Acestea includ: îmbunătățirea traseelor și a pistelor pentru biciclete, parcarea bicicletelor, creșterea securității persoanelor pentru ciclism, precum și combinarea ciclismului cu transportul public.	
Stații electrice pentru biciclete electrice	Stații electrice pentru biciclete electrice	
Stații pentru pompă și service pentru biciclete etc.	Stații pentru pompă și service pentru biciclete etc.	

22. Taxe de congestie ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Taxarea utilizatorului de drum	Taxarea utilizatorilor de drumuri urbane (numită și taxare de congestie sau taxă rutieră) implică taxarea șoferilor pentru utilizarea drumurilor pe care se deplasează.	Strategii de gestionare a cererii

23. Vehicule mai curate ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Promovarea vehiculelor cu emisii reduse de carbon	Promovarea utilizării vehiculelor cu emisii reduse	Combustibili și vehicule curate
Vehicule mai curate și combustibili alternativi	Reducerea emisiilor poluante ale traficului rutier	
Conducerea ecologică	Conducerea ecologică este un mod de conducere care reduce consumul deplin și, prin urmare, emisiile de gaze cu efect de seră și rata accidentelor. Campaniile speciale, atelierele și instruirea vizează o schimbare a comportamentului de conducere în favoarea eficienței energetice și a siguranței rutiere.	

24. Planuri de utilizare comună a bicicletelor ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Partajarea bicicletelor	Conceptul unui program de utilizare în comun este de a alocă gratuit bicicletele sau de a le face accesibile pentru utilizatori, ca mijloc de transport urban, pentru a limita creșterea traficului auto și problemele rezultate din poluare și congestie.	Stiluri de viață independente de mașini
Pool Bikes	Un serviciu de mobilitate prin care bicicletele sunt puse la dispoziție într-un oraș sau un loc de muncă care le permite oamenilor să aibă acces la aceste biciclete utilizate în comun, mai degrabă decât să se bazeze pe propriile biciclete.	
Biciclete electrice utilizate în comun	Biciclete electrice utilizate în comun	

25. Restricții de acces ([link](#))

DENUMIREA MĂSURII	DESCRIEREA MĂSURII	DOMENIUL POLITICILOR CIVITAS
Restricții fizice	Restricțiile fizice limitează utilizarea autovehiculelor în zonele urbane sau în alte zone specifice prin reducerea capacității rutiere, cum ar fi închiderea străzilor sau realocarea capacității rutiere de la mașini către alt trafic, cum ar fi autobuze, bicicliști și pietoni. Acestea includ prioritățile cu privire la autobuze, piste pentru biciclete, zone pietonale extinse, cale ferată de-a lungul străzii, cum ar fi sistemele de tramvai sau cale ferată ușoară, precum și măsuri de calmare a traficului.	Strategii de gestionare a cererii
Restricții de reglementare	Există două tipuri principale de restricții de reglementare: sisteme de autorizație conform cărora numai vehiculele desemnate au voie să intre într-o zonă și restricții de plăcuțe numerice care interzic anumite plăcuțe numerice în anumite zile.	
Crearea zonelor în care sunt permise doar vehicule autorizate în acest scop	Creați zone în care doar vehiculele selectate au voie să circule. Aceste zone ar putea fi zone sensibile, zone cu emisii reduse, zone centrale sau istorice, parcuri naturale etc. Restricții se pot aplica tuturor vehiculelor, cu excepția, de ex., vehiculelor curate.	
Crearea zonelor pentru care traficul motorizat este în general interzis	Creați zone controlate de acces, în care traficul motorizat este interzis total. Astfel de zone pot fi zone centrale sau istorice, parcuri naturale etc. Această măsură crește atractiv pentru pietoni și modurile de trafic lent, precum și calitatea vieții și a calității aerului din această zonă.	



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

www.sumps-up.eu

