

STEP-UP

PENTRU ORAȘELE INTERMEDIARE

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



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

STEP-UP

ORAȘE
INTERMEDIARE

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. REZUMAT EXECUTIV	4
2. INTRODUCERE	4
2.1 Un produs al SUMPs-Up	5
2.2 Contextul selectării măsurilor al pachetului	5
2.3 Prezentare generală a manualelor	6
3. STEP-UP – TRECEREA DE LA MĂSURILE INDIVIDUALE LA DEZVOLTAREA SISTEMATICĂ ȘI INTEGRATĂ A PMUD	8
3.1 Prezentare generală sistematică a măsurilor deja selectate sau implementate	9
3.2 Indicații privind selectarea și formarea pachetului de măsuri	10
3.3 Recomandări generale pentru integrarea măsurilor și a pachetelor de măsuri	19
4. NOTE FINALE	20
4.1 Ieșire din SUMPs-Ups	20
4.2 Referințe citate în text	20
ANEXA I	21
Lista lungă de măsuri	21

1. SUMAR

Acest manual oferă suport pentru orașele care sunt familiarizate cu planificarea mobilității urbane durabile. Un oraș tip Step-up aplică măsuri ale PMUD, dar nu în mod sistematic.

Aspectele prezentate în acest manual explică modalitate de aplicare unei abordări sistematice și eficiente în selectarea măsurilor, aflarea unor sinergii între diferite tipuri de măsuri și domenii de politică, adaptarea unor noi domenii de măsuri la ceea ce s-a făcut deja în oraș și cum să fiți mai sistematic în procesul de selecție a măsurilor.

Sugestiile și inspirația pentru a aborda aceste probleme sunt prezentate în două domenii principale:

1. Privire de ansamblu sistematică a măsurilor deja selectate sau implementate pentru a verifica dacă toate problemele relevante, domeniile politicii de mobilitate, modurile de transport și tipurile de măsuri sunt acoperite.
2. Îndrumări în etape despre cum să selectați și să formați pachete de măsuri pentru dezvoltarea sistematică și integrată a PMUD.

Pentru o prezentare de ansamblu sistematică, trei modele pot fi utilizate pentru a sorta și a organiza măsuri și planuri existente bazate pe (1) provocări, (2) domeniile politicii de mobilitate și moduri de transport și (3) tipuri de măsuri.

Când se finalizează prezentarea de ansamblu sistematică, pachetele de măsuri se pot forma folosind principiul în 4 etape. Acesta compune pachete de măsuri bazate pe principiul potrivit căruia, măsurile care afectează cererea de călătorie și măsurile pentru o utilizare mai eficientă a sistemului de transport existent ar trebui întotdeauna să pună bazele unui pachet de măsuri.

2. INTRODUCERE

În ciuda sprijinului și a cunoștințelor oferite de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru autoritățile locale care a devenit disponibil în ultimii ani, implementarea PMUD-urilor a fost relativ lentă. Este nevoie de înțelegere și sprijin mai sistematic pentru dezvoltarea și implementarea PMUD-urilor.

Acest manual face parte din sistematizarea procesului PMUD și identificarea celor mai eficiente instrumente și metode de planificare pentru procesul PMUD, oferind îndrumări în domeniile cheie relevante pentru dezvoltarea PMUD de înaltă calitate, eficientă și eficace. Domeniul tematic al acestui manual îl reprezintă selectarea măsurilor și formarea pachetelor de măsuri.

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 preconcepționate despre ce își doresc să facă, iar măsurile selectate trebuie să fie realizabile (May, 2016).

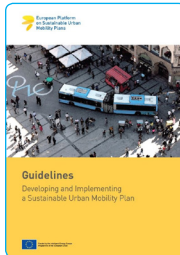
Îndrumarea generală și informațiile disponibile despre alegerea măsurilor (a se consulta Caseta 2) constituie o bază importantă a modului de abordare a procesului de selectare a măsurilor.

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

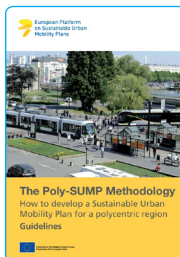


Aceste linii directoare sunt destinate practicienilor din transportul urban și mobilitate, precum și altor actori interesați implicați în elaborarea și implementarea unui PMUD.

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 dezvoltăm 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



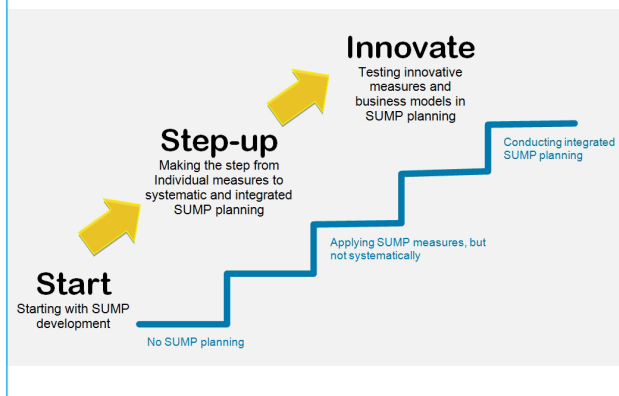
2.3 Prezentare generală a manualelor

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 (mai, 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. STEP-UP

PĂȘIND DE LA MĂSURI INDIVIDUALE CĂTRE DEZVOLTAREA SISTEMATICĂ ȘI INTEGRATĂ A PMUD

Multe orașe din Europa sunt familiarizate cu planificarea PMUD, dar nu urmează încă o abordare sistematică și integrată. În cadrul proiectului SUMP-UP, în 2017 a fost realizat un sondaj care a întrebat orașele din Europa despre experiența lor în dezvoltarea și implementarea PMUD. Din 328 de orașe participante, peste o treime au implementat măsuri de mobilitate urbană durabilă, dar nu în mod sistematic (a se consulta figura 2). 85% dintre orașe au, de asemenea, planuri sau programe pentru domenii individuale de mobilitate, precum un plan pentru biciclete sau un program de siguranță a traficului.

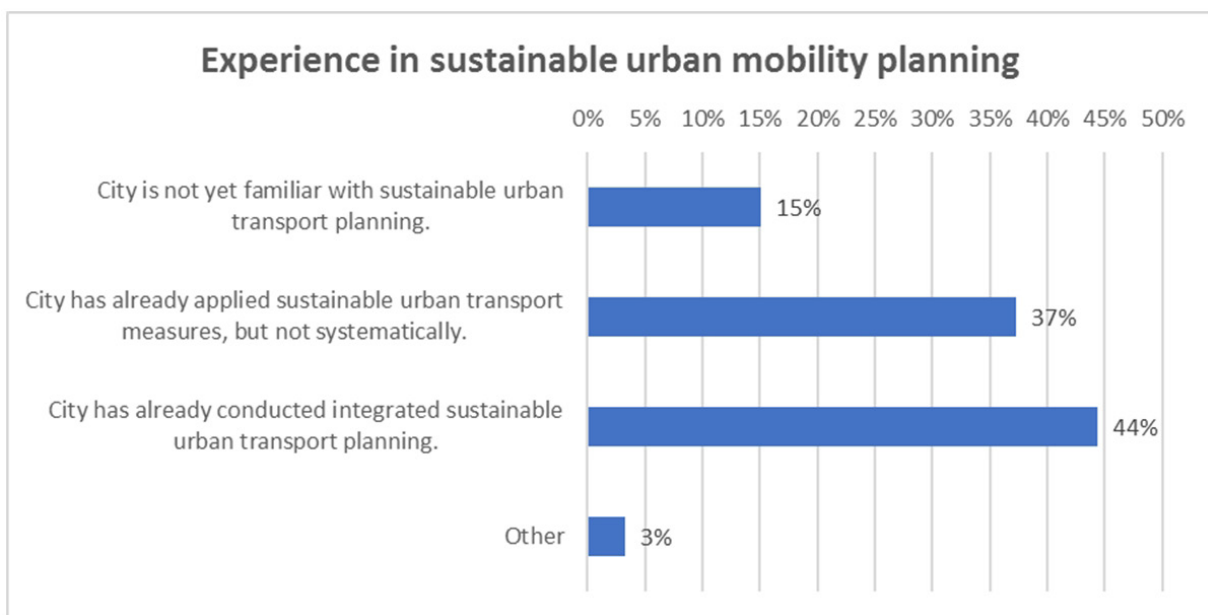
Din această perspectivă, sondajul SUMP-UP arată că este nevoie de sprijin pentru orașele care cunosc planificarea mobilității urbane durabile și, de obicei, au unul sau mai multe planuri sau programe pentru domenii individuale de politică de mobilitate, dar care trebuie să-și îmbunătățească capacitatea de a desfășura o abordare mai sistematică și mai integrată a planificării PMUD, caz în care

pot fi constatate sinergii între diferite domenii și măsuri politice. Aceste orașe sunt denumite „orașe step-up” în acest manual.

Manualul pentru orașul step-up cuprinde următoarele două părți principale:

1. Prezentarea generală sistematică a măsurilor deja selectate sau implementate pentru a verifica dacă toate problemele relevante, domeniile politicii de mobilitate, modurile de transport și tipurile de măsuri sunt acoperite.
2. Îndrumări etapizate cu privire la modul de selectare și de efectuare a pachetelor de măsuri, pentru dezvoltarea sistematică și integrată a PMUD

Figura 2: Experiență în planificarea PMUD în orașele care participă la un sondaj în cadrul proiectului CIVITAS SUMP-UP din 2017 (N = 327; rezultate ponderate de populația din țară). Versiunea completă a raportului sondajului este disponibilă la adresa: www.sumps-up.eu/reports.



3.1 Prezentare sistematică a măsurilor deja selectate și implementate

Orașul step-up poate avea deja procese PMUD în curs de desfășurare și/sau implementare de măsuri pe baza planurilor/programelor pentru domenii individuale de politică de mobilitate. Această primă parte a manualului pentru orașele step-up implică o prezentare generală sistematică a măsurilor deja selectate sau implementate pentru a analiza dacă gama de provocări, domeniile politicii de mobilitate, modurile de transport și tipurile de măsuri sunt acoperite de planurile și programele existente.

În timp ce un oraș începător trebuie să prioritizeze provocările, țintele și resursele pentru diferite domenii de politică, orașul step-up trebuie să meargă mai departe și să definească punctele slabe și să găsească sinergii care să consolideze aceste puncte slabe în drumul către un sistem de transport mai durabil.

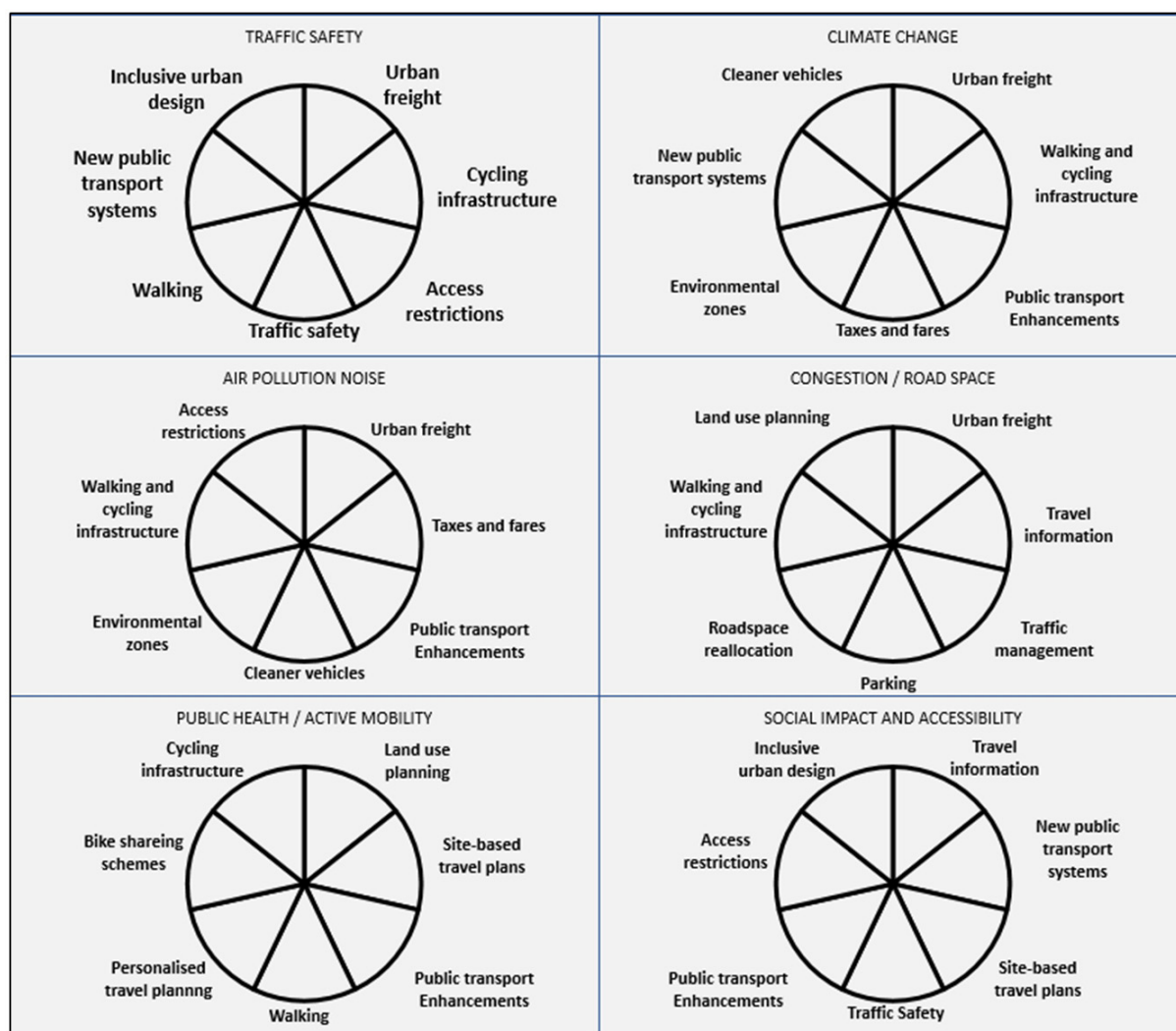
Mai jos se oferă îndrumări pentru o revizuire sistematică a măsurilor deja selectate sau implementate în ceea ce privește provocările, domeniile politicii de mobilitate, modurile de transport și tipurile de măsuri.

1: Provocări

Există multe tipuri de provocări locale într-un oraș, legate de utilizarea sistemului de transport și a sistemului în sine. Multe dintre ele pot fi sortate în următoarele exemple generale pentru mobilitatea urbană:

- Schimbarea climatică
- Poluarea aerului și zgomotul
- Siguranța traficului
- Congestie/Spațiu rutier
- Sănătate publică/mobilitate activă
- Incluziune socială și accesibilitate

Figura 3: Exemple de domenii de măsuri pentru abordarea diferitelor provocări generale obișnuite în planificarea mobilității urbane. O provocare poate fi abordată printr-o gamă largă de măsuri diferite. Zonele cu măsuri diferite afișate în diagramele circulare pot fi utilizate ca o analiză, pentru a vedea dacă un oraș are o abordare vastă care se adresează unei anumite provocări. Zonele de măsurare prezentate în figură se bazează pe surse disponibile pentru diferite măsuri care sunt condensate în Anexa I.

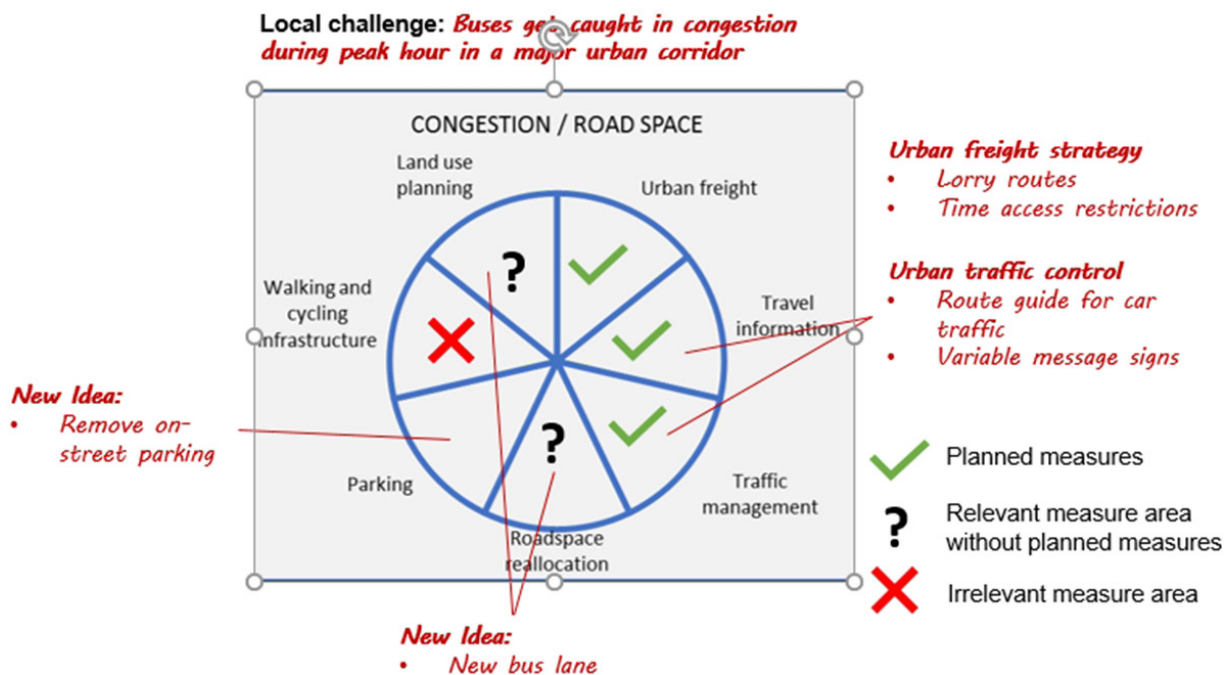


Aceste exemple de provocări generale pot fi utilizate ca structură pentru o imagine de ansamblu sistematică, cu scopul de a dezvălui dacă există provocări locale care nu sunt acoperite de nici un plan sau o măsură. De exemplu, dacă un oraș prezintă congestia ca pe o provocare prioritară, există mai multe modalități de a aborda această provocare și de a obține efecte pozitive prin măsurile implementate. Exemple de domenii de măsuri utile pentru a face față provocărilor generale de mai sus sunt prezentate în figura 3 (diagramele circulare pot fi utilizate drept casete ce pot fi bifate).

Folosind această metodă, va fi clar dacă există o provocare prioritară care este abordată doar de câteva domenii diferite de măsură și că există potențial de a lărgi punctul de atac la problemă.

În figura 4 este prezentat un exemplu fictiv al modului în care pot fi utilizate graficele. Prin listarea măsurilor selectate sau planificate din planurile și programele existente, va fi clar dacă există domenii de măsuri care nu au fost luate în considerare. În acest caz, există măsuri selectate sau puse în aplicare în domeniile de Transport de marfă urban, Informații despre călătorie și Gestionarea traficului care abordează deja provocarea locală. Pentru a rezolva în continuare provocarea locală, accentul poate fi orientat către celelalte domenii de măsură. În acest exemplu, ideile privind îndepărtarea parcarilor de pe stradă și crearea unei noi benzi de autobuz pot constitui un pachet de măsuri care să completeze măsurile deja implementate. Domeniul măsurilor active privind mersul pe jos și mersul cu bicicleta a fost considerat neimportant în acest caz.

Figura 4: Exemplu fictiv despre modul în care poate fi utilizată diagrama circulară pentru a sistematiza selecția de măsuri, cu scopul de a aborda o provocare locală.



2: Domeniile politicilor de mobilitate și modurile de transport

În cazul în care un oraș prioritizează echilibrarea modurilor de transport și creșterea transporturilor durabile, acest lucru poate fi ilustrat sub forma unei piramide inverse. Piramida inversă a traficului a fost utilizată de mai multe orașe în ultimii ani pentru a-și ilustra prioritățile (a se consulta figura 5 ca exemplu).

Această abordare poate fi utilizată și pentru a obține o imagine de ansamblu sistematică asupra modurilor de transport cărora un oraș le-a acordat prioritate prin strategii și măsuri deja implementate și pentru a înțelege dacă viziunea/țintele orașului și măsurile alese sunt sau nu corespunzătoare. Se pot utiliza diferite elemente pentru a ilustra acest lucru, de ex. mijloace alocate, număr de măsuri sau resurse care lucrează cu un anumit domeniu al politicii de mobilitate. Figura 6 prezintă un exemplu de ilustrare a coerenței dintre prioritățile orașului (a modurilor de transport și a țăintelor din acest exemplu) și în ceea ce investește de fapt orașul. În acest caz, investițiile ar trebui să fie mutate de la traficul rutier la siguranță și securitate și măsuri pentru creșterea mersului pe jos și mersului cu bicicleta. Un avantaj al utilizării acestui model îl reprezintă faptul că este un mod foarte ilustrativ de a informa factorii de decizie cu privire la modul de proiectare a bugetului pentru îndeplinirea obiectivelor.

Figura 5: Piramida inversă a traficului.

Sursa: Laboratorul de inovare a bicicletei (2012)

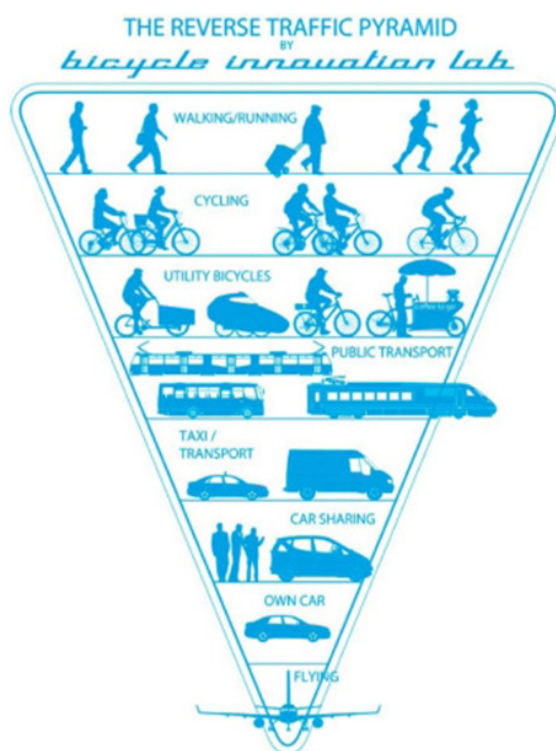


Figura 6: Exemplu pentru a ilustra coerența dintre prioritățile orașului (a modurilor de transport și a țăintelor din acest exemplu) și direcțiile în care investește de fapt orașul.

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

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

3: Tipuri de măsuri

Atunci când lucrăm cu o privire de ansamblu sistematică a măsurilor deja selectate sau implementate, nu este doar o problemă de culegere de informații cu privire la măsurile din diferite domenii de politică, ci și despre ce tip de măsură a fost selectată sau implementată.

O măsură poate fi descrisă ca fiind o acțiune care poate contribui la atingerea unuia sau a mai multor obiective de politici urbane dintr-un PMUD sau la depășirea uneia sau a mai multor provocări identificate (May, 2016). Patru tipuri de măsuri sunt definite în caseta 3 și acoperă o majoritate clară a tuturor măsurilor posibile care pot fi incluse într-un PMUD.

Rețineți că măsurile individuale pot aparține mai multor tipuri, adică aceste tipuri nu se exclud reciproc. Toate tipurile de măsuri pot cuprinde măsuri interne (măsuri direcționate în interiorul organizației, de exemplu, elaborarea planului pentru biciclete) și/sau măsuri externe (măsuri care direcționează spre exterior organizația, de exemplu, implementarea pistelor de biciclete).

Măsurile pot fi, de asemenea, măsuri unice sau parte dintr-un pachet sau program de măsuri. În timp ce măsurile individuale au un anumit impact, pachetul de măsuri poate crește acest impact și poate crea o valoare mai mare pentru alte domenii de politică sau chiar pentru sectoarele de politici.

Nu există o regulă generală privind modul în care un pachet de măsuri poate fi definit. Adesea, atunci când sunt menționate pachete de măsuri, scopul lor este de a contribui la atingerea unui obiectiv dat sau la o anumită provocare. Dar pot exista, de asemenea, pachete de măsuri care vizează creșterea eficienței costurilor, crearea unei valori mai mari pentru bani sau pot fi adaptate la o organizație specifică (May, 2016).

Caseta 3: Diferite tipuri de măsuri PMUD

Patru tipuri de măsuri PMUD sunt definite mai jos pe baza Clark et. Al. (2017). Rețineți că măsurile individuale pot aparține mai multor tipuri, adică aceste tipuri nu se exclud reciproc. Măsurile pot fi, de asemenea, măsuri individuale sau parte dintr-un pachet sau program de măsuri.

- **Măsuri strategice de politică**

O politică reprezintă o decizie luată de o persoană sau un grup care are drept scop atingerea unui obiectiv sau a mai multor obiective specifice. O măsură de politică se află în spatele celorlalte măsuri, deoarece constituie o decizie de punere în aplicare a celorlalte măsuri/pachet de măsuri. De exemplu, o măsură de politică poate fi un plan de acțiune pentru ciclism, adică o decizie de a implementa anumite acțiuni, iar acest plan de acțiune ar putea include detalii despre măsuri individuale. Există două moduri în care măsurile de politică pot interacționa în cadrul unui pachet de politici: ele pot realiza mai multe împreună decât ar face individual și/sau pot facilita alte măsuri din pachete depășind barierele pentru punerea lor în aplicare (May, 2016).

- **Măsuri de gestionare a mobilității**

Acestea sunt măsuri care gestionează cererea de mobilitate schimbând atitudinea și comportamentul călătorilor. Aceste măsuri includ, de exemplu, autobuzele școlare de mers pe jos, planificarea personalizată a călătoriilor sau campanii ample de informare care au drept scop schimbarea modului în care oamenii se gândesc la mobilitatea lor. Acestea includ, de asemenea, măsuri „legate de proces” care vizează schimbarea modului în care se lucrează în cadrul administrațiilor, precum și măsuri care vizează abordarea modului în care oamenii obțin, citesc, înțeleg și folosesc informațiile. Subcategoriile pot fi prețuri și stimulente, informații și comunicare, promovare și educare, precum și instruire.

- **Mediu fizic / măsuri de infrastructură, inclusiv întreținere**

Acestea sunt măsuri de schimbare a mediului fizic, cum ar fi infrastructura pentru mers pe jos și ciclism, dezvoltarea zonelor verzi, localizare etc.

- **Măsuri de reglementare, prestare de servicii și legislație**

Acestea sunt măsuri care reglementează modul în care sistemul de transport poate fi utilizat. Aceste tipuri de măsuri sunt adresate de la nivel superior și se pot întinde pe diferite niveluri geografice: nivel național, urban, loc de muncă etc. De exemplu, legislația care permite virajului la dreapta la semafoare pentru bicicliști sau zone cu emisii scăzute intră în această categorie.

Pentru a obține o imagine de ansamblu asupra gamei tipurilor de măsuri acoperite într-un oraș, măsurile deja implementate (sau selectate) pot fi sortate în funcție de structura prezentată în tabelul 1. Se preferă crearea unui tabel pentru fiecare provocare prioritară sau țintă pentru a face mai clar modul în care măsurile din diferite planuri și programe influențează subiectul. De asemenea, va fi mai clar ce tipuri de măsuri există în tabel. Pentru a aborda o anumită provocare și pentru a atinge viziunea și țintele planificării PMUD a orașului, este deseori necesar să folosiți o paletă largă de măsuri, atât adresate extern cetățenilor, cât și intern (în interiorul organizației).

Utilizând această structură, va fi clar dacă un anumit tip de măsuri lipsește din planificarea mobilității unui oraș. Nu există nicio regulă generală potrivit căreia trebuie să existe măsuri în cadrul fiecărui câmp din tabel, dar, dacă nu există, trebuie luat în considerare dacă există un motiv pentru acest lucru. Această imagine de ansamblu clarifică dacă este sau nu necesară consolidarea capacității unui oraș într-un fel, adică bugetul/finanțarea, resursele umane sau competența dintr-un anumit domeniu.

Tabelul 1: Exemplu de structură pentru a obține o imagine de ansamblu a acoperirii diferitelor tipuri de măsuri PMUD și echilibrul măsurilor interne și externe.

Target: <i>No casualties in traffic accidents</i>		
Target: <i>Increased quality public transport</i>		
Target: <i>Increased modal share bicycle</i>		
Measure types	Internal measures (inward the organisation)	External measures (outward to the citizens)
Strategic policy-related measures	What has the city's administration realised? <i>Bicycle plan (measures, guidance, objectives)</i> 	What has the city implemented? <i>Bicycle plan (information)</i>
Communicative measures and mobility management	What has the city's administration realised? <i>Travel policy for the city</i> ...	What has the city implemented? <i>Information campaign</i> ...
Physical / infrastructural measures including maintenance	What has the city's administration realised? <i>Allocate budget and responsibility for maintenance</i> ...	What has the city implemented? <i>New infrastructure for cycle traffic</i> ...
Regulation, service provision and legislation including land-use planning	What has the city's administration realised? <i>Reallocation of collected parking fees</i> ...	What has the city implemented? <i>Low emission zone in city centre</i> ...

3.2 Indicații privind modul de selectare și de alcătuire a unui pachet de măsuri

Orașele care au o serie de planuri/programe pentru domenii de politică privind mobilitatea individuală și alte tipuri de măsuri și strategii politice planificate sau implementate trebuie să gândească modul în care interacționează diferitele planuri, strategii și măsuri. Există două modalități prin care măsurile de politici pot colabora într-un pachet: pot crea sinergii și pot obține mai multe împreună decât ar face individual (acesta este principiul sinergiei) și/sau pot facilita alte măsuri din pachet depășind barierele lor de implementare (May, 2016).

Avantajele pachetelor de măsuri s-ar putea transforma, de asemenea, în dezavantaje dacă măsurile din cadrul unui pachet sunt contraproductive. De exemplu, dacă timpul de lucru flexibil la un loc de muncă este implementat simultan cu o măsură de van-pooling. O altă întrebare la care trebuie să se răspundă este nu numai ce tipuri de măsuri sunt potrivite într-un pachet, ci și în ce ordine ar trebui puse în aplicare. Măsurile de stimulare (de exemplu, o nouă linie de autobuz) ar trebui să fie puse în aplicare și evidențiate înainte de implementarea măsurilor de constrângere (de exemplu, restricții de transport privat) (OCDE 2002). Pentru a reduce riscul pachetelor de măsuri contraproductive și pentru a evita ca pachetele să fie excesiv de complexe și consumatoare de timp, se recomandă să urmați o structură sistematică.

Pentru inspirație asupra modului în care ar trebui să arate un pachet de măsuri, consultați Caseta 4 pentru exemple de pachete de măsuri de gestionare a cererii și precum studii de caz din orașe europene pentru exemple din viața reală.

STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemple de pachete de măsuri

Birmingham Connected – Orașul Birmingham

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă din Birmingham, Birmingham Connected, a elaborat o viziune asupra orașului pentru a crea un sistem de transport care să pună utilizatorul pe primul loc și să ofere conectivitatea de care oamenii și afacerile lor au nevoie. Implementarea Birmingham Connected va îmbunătăți viața de zi cu zi a oamenilor, făcând călătoriile mai accesibile, mai de încredere, mai sigure și mai sănătoase și folosind investițiile în transport ca un catalizator pentru îmbunătățirea structurii orașului. Birmingham Connected va permite, de asemenea, utilizarea sistemului de transport ca o modalitate de reducere a inegalităților din oraș, oferind un acces mai bun la locurile de muncă, instruire, asistență medicală și educație, precum și eliminând barierele din calea mobilității.

Birmingham Connected conține o serie de măsuri cheie care sunt în prezent dezvoltate și puse în aplicare - acestea includ:

- Politica de Alocare a Spațiului de Transport
- Rute noi de transport rapid cu tramvaiul și autobuzul
- Districte cu călătorii ecologice
- O zonă cu emisii reduse sau zonă cu aer curat
- Infrastructura îmbunătățită de ciclism și mers pe jos

Planul este disponibil în registrul PMUD:

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



Caseta 4: Exemple de pachete de măsuri pentru gestionarea cererii

OCDE a descris șase pachete diferite de măsuri pentru gestionarea cererii care pot fi utilizate ca inspirație și explicație a modului în care se poate compune un pachet de măsuri (OECD, 2002):

1. Oferiți alternative viabile pentru conducerea singură, în timp ce creșteți treptat costurile de transport rutier

De exemplu, parcuri de tip Park&Ride, platforme de partajare a călătoriei, îmbunătățirea calității transportului public, îmbunătățirea accesului pentru membri în asociațiile de utilizare partajată a autovehiculelor atunci când construiți zone de locuire cu un număr limitat de locuri de parcare, taxarea drumurilor, benzi pentru autoturisme partajate, taxe de parcare.

2. Integrați măsurile de utilizare a terenului și cererea de transport

De exemplu, Planuri de Transport (Ecologic) în amenajări de birouri și locuințe, pentru evitarea expansiunii urbane și terenuri dedicate comerțului în locuri fără transport public.

3. Introduceți Planuri de Transport Ecologic

Un plan de transport ecologic reprezintă, practic, un pachet de măsuri pentru o anumită zonă sau organizație.

4. Implementați măsuri de reducere a traficului în centrele orașului, împreună cu măsuri logistice pentru transportul de mărfuri

De exemplu, rute și interdicții pentru camioane, restricții de acces în funcție de oră, stimulente și subvenții, centre de consolidare urbană, integrarea planificării logistice în planificarea utilizării terenurilor, managementul parcarilor.

5. Introduceți tarife pentru utilizarea drumurilor în coordonare cu sisteme inteligente de gestionare a traficului

De exemplu, taxe de parcare, taxe de congestie, informații multimodale și sfaturi de călătorie, sisteme de ghidare și informații dinamice.

6. Promovați mobilitatea virtuală și piața forței de muncă mai flexibilă

De exemplu, telecomunicații, teleoperare, program de lucru flexibil, politici de călătorie ale companiilor.

Elaborarea pachetului de măsuri pe baza principiului în patru etape

Principiul în patru etape este o abordare dovedită de utilizare la elaborarea pachetului de măsuri, în ceea ce privește planificarea PMUD. Consultați Caseta 5 pentru un context conceptual și definiția principiului în patru etape.

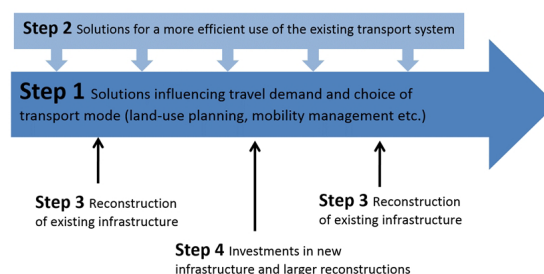
Caseta 5: Abordare sistematică a principiului în patru etape:

O abordare dovedită de succes atunci când efectuarea pachetului de măsuri pentru o planificare PMUD sistematică și eficientă se bazează pe principiul în patru etape. Această abordare se bazează pe cercetare și este susținută de autoritățile naționale suedeze atât pentru planificarea PMUD în orașe, cât și pentru planificarea transporturilor la nivel național și regional (consultați Swedish Transport Administration et al, 2014).

Etapele principiului în patru etape pot fi descrise după cum urmează:

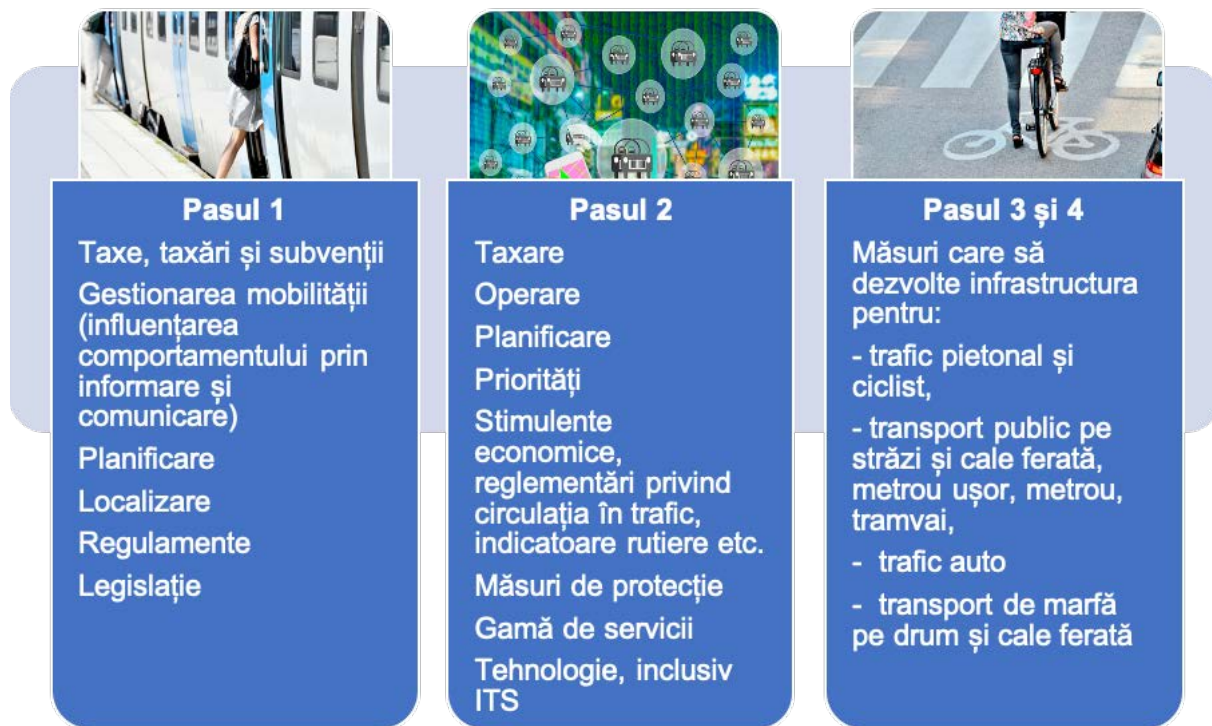
- **Etapă 1: Regândiți!** Soluții care influențează cererea de călătorie și alegerea modului de transport (planificarea utilizării terenurilor, gestionarea cererii/gestionarea mobilității).
- **Etapă 2: Optimizați!** Soluții pentru o utilizare mai eficientă a sistemului de transport existent (infrastructură, vehicule etc.).
- **Etapă 3: Reconstruiți!** Reconstruirea infrastructurii existente.
- **Etapă 4: Construiți lucruri noi!** Investiții în infrastructură și reconstrucții mai mari.

Chiar dacă denumirea abordării implică o utilizare secvențială, abordarea ar trebui considerată mai corect drept un „mod de gândire” în planificarea mobilității durabile. Cercetarea din spatele principiului în patru etape a Ekman et al (1996) subliniază importanța reducerii continue a dependenței de transport motorizat, prioritizării modurilor de transport mai durabile și utilizării efective a sistemului de transport existent pentru a reduce necesitatea unor reconstrucții mari sau construirea unei noi infrastructuri rutiere. Principiul în patru etape asigură că măsurile adecvate sunt combinate în pachetele de măsuri pentru a crește eficiența costurilor în planificarea PMUD.



Pentru a înțelege modul în care se poate utiliza principiul în patru etape, trebuie să obțineți o înțelegere a modului de a privi diferite tipuri de măsuri din cele patru etape diferite. În figura 7, un ghid de referință rapid afișează diferite tipuri de măsuri pentru fiecare pas.

Figura 7: Tipuri de măsuri din diferitele etape din principiul celor patru etape.
Sursa: Swedish Transport Administration et al (2014).



Structura în patru etape poate fi utilizată ca stație de control după elaborarea unei liste de măsuri fezabile și eficiente. Introduceți măsuri care vizează dezvoltarea infrastructurii în caseta pentru etapele trei și patru și împărțiți celelalte măsuri între etapele 1 și 2. După aceasta, va fi clar dacă măsurile sunt concentrate spre construirea de noi infrastructuri sau, mai degrabă, către management, planificare și reglementare a îmbunătățirii politicilor.

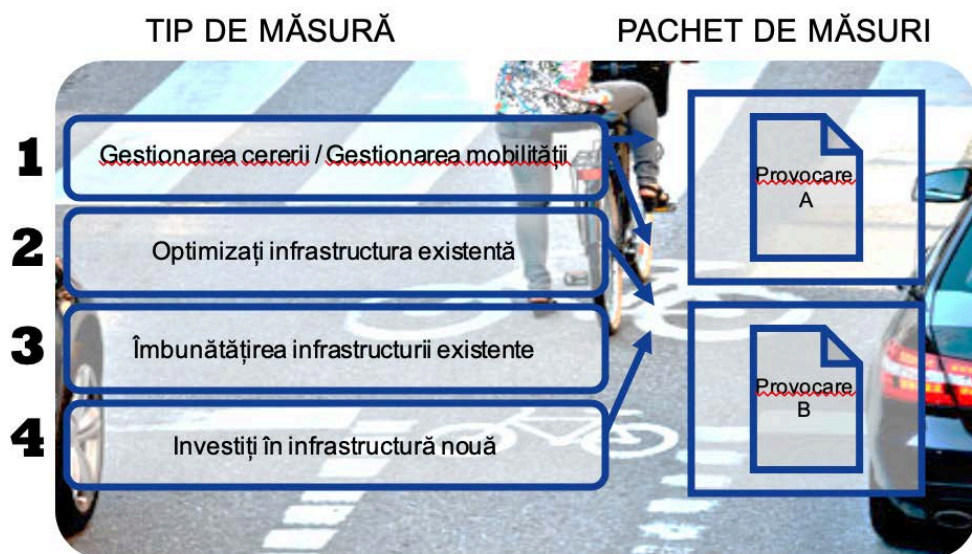
Regula generală este să vă asigurați că întotdeauna cântăriți dacă există suficiente măsuri în etapa 1 și etapa 2. Următorul pas este să analizați provocările și să vedeți ce tip de măsuri pot fi utilizate pentru a face față acestor provocări.

Utilizarea acestei structuri poate duce la confruntarea/ rezolvarea provocărilor fără a fi nevoie de măsuri de

infrastructură costisitoare. Poate fi folosit și pentru proiectarea pachetelor de măsuri. Un exemplu schematic în acest sens este prezentat în figura 8. Pachetele de măsuri pot fi create prin adăugarea de măsuri care vizează rezolvarea unei anumite provocări dintr-un pachet.

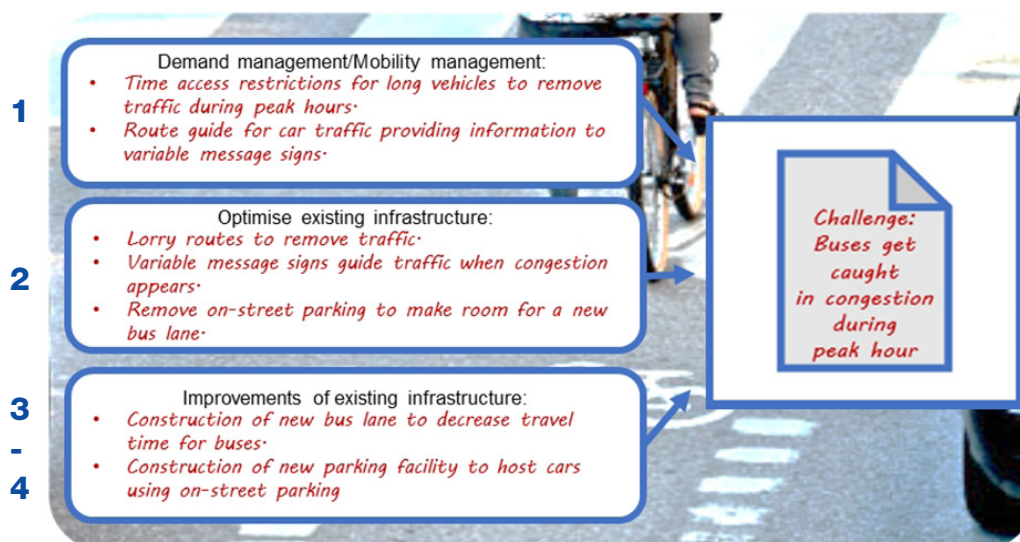
Conform teoriei din spatele principiului în patru etape, este important să se descrie dependențele dintre diferitele măsuri din pachetele de măsuri. Acest lucru trebuie descris în termeni temporali, dar și în ceea ce privește efectele sinergetice. Ca exemplu, poate fi adecvat să implementăm măsurile din etapele 1 și 2 cât mai curând posibil și apoi să monitorizăm efectele. Celelalte măsuri din pachet pot fi apoi reconsiderate și puse în aplicare sau de-prioritizate (Swedish Transport Administration et al, 2014).

Figura 8: Cum poate fi utilizat principiul în patru etape pentru a măsura pachetul.
Sursa: Swedish Transport Administration et al (2014)



Ca exemplu, această metodă poate fi aplicată provocării descrise în figura 4 pentru a ilustra modul în care un pachet de măsuri constă din măsuri în diferite etape (a se consulta figura 9).

Figura 9: Exemplu de pachet de măsuri pentru soluționarea unei provocări locale.



Din măsurile selectate, un pachet care se întinde pe mai multe domenii de politici a fost inclus în figura 9. Principala provocare pe care o abordează pachetul este congestionarea transportului public, dar există și alte sinergii fezabile, cum ar fi reducerea poluării aerului și atractivitatea crescută pentru utilizarea transportului public în comparație cu mașinile private.

Dezvoltarea unui plan de acțiune

După definirea măsurilor și a pachetelor de măsuri, următoarea etapă este elaborarea și implementarea măsurilor și a pachetelor de măsuri alese. În cadrul SUMP-urilor, principiile și liniile directoare pentru Planurile de Acțiune PMUD au fost elaborate și prezentate în materialele de îndrumare disponibile online (a se consulta Casetă 6).

Casetă 6: Principii și linii directoare pentru elaborarea Planului de Acțiune PMUD

Material de îndrumare pentru orașe, privind dezvoltarea Planului de Acțiune PMUD, inclusiv șabloane, link-uri către exemple și instrumente de calitate. Materialul este o completare a Liniilor directoare PMUD și este un produs al SUMP-urilor, disponibil la adresa www.sumps-up.eu.

STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemplu de măsuri inițiale

Modificări ale politicii tarifare a transportului public din Sofia - orașul Sofia

În Sofia, un pachet de măsuri care vizează creșterea călătoriilor cu transportul public a fost proiectat și lansat în iunie 2016. Pachetul constă din patru măsuri de stabilire a prețurilor și de informare:

1. Reducerea costului cardului de călătorie anual pentru toate liniile, de la 500 BGN la 365 BGN. Cu această măsură, mai multe companii sunt convinse să cumpere carduri de călătorie anuale pentru angajații lor.
2. Introducerea unui nou abonament numit „Metro+” - un card pentru metrou și o linie suplimentară de autobuz/troleibuz/tramvai. Odată cu extinderea metroului către două dintre cele mai mari cartiere din Sofia, mulți oameni au început să facă naveta cu metroul. De obicei, majoritatea oamenilor au nevoie de o linie suplimentară pentru a ajunge de acasă la metrou sau de la metrou la locurile de muncă. Odată cu introducerea acestui nou bilet de transport, mai mulți oameni au fost convinși să folosească transportul public.
3. Introducerea unui card de călătorie pe trei zile, pentru toate liniile, datorită creșterii fluxurilor turistice.
4. Campanii de informare în marile companii și școli de șase luni, din iunie

Pe o perioadă de 6 luni, din iunie 2016 până în decembrie 2016, s-a înregistrat o creștere cu 48% a achiziției de carduri pentru transportul public (toate tipurile de abonamente).

STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemplu de măsuri inițiale

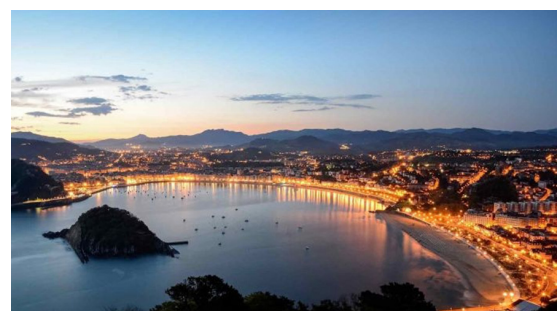
Planificați zonele de intervenție – Orașul Donostia-San Sebastián

În Donostia-San Sebastián, PMUD-ul conține cinci politici de bază:

- Încurajarea modurilor nemotorizate.
- Creșterea ponderii modale a transportului public comparativ cu autoturismele private.
- Obținerea unei utilizări mai adecvate, sociale și optime pentru mediul spațiului public urban.
- Impactul/influența comportamentului mobilității cetățenilor
- Contribuția la dezvoltarea urbană durabilă.

Aceste cinci politici au fost defalcate în mai multe domenii de intervenție ale planului. Fiecare zonă are obiective specifice care sunt îndeplinite de diferite pachete de programe și măsuri de acțiune. Domeniile incluse în plan sunt:

- Mobilitate pietonală
- Mobilitatea pe bicicletă
- Transport public
- Gestionarea traficului
- Circulație și bunuri
- Intervenții în spațiul public/spațiul cetățeanului
- Parcare
- Managementul flotelor de vehicule curate
- Gestionarea mobilității pentru grupuri țintă
- Instruire și educare în mobilitate durabilă
- Comunicare, informare și marketing
- Utilizări noi ale terenurilor
- Noua infrastructură de transport



STUDIU DE CAZ DIN ORAȘE – Exemplu de măsuri inițiale

Dezvoltare integrată a rețelei – Orașul Budapesta

Infrastructura de bază a transportului urban este alcătuită din rețeaua feroviară, suburbană, metrou și autobuz, precum și rețeaua rutieră principală, care asigură diverse conexiuni regionale și pe distanțe lungi și conectează cartierele urbane. Mai multe conexiuni pot fi realizate prin introducerea de noi conexiuni, precum și prin dezvoltarea sigură și fiabilă a rețelelor de transport existente, redistribuirea zonelor publice și dezvoltarea conexiunilor intermodale centrate pe pasageri. Abordarea integrată este o cerință generală în dezvoltarea rețelei. Planul este disponibil în registrul PMUD:

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

Lista măsurilor:

1. Rute de transport public care asigură conexiuni directe
2. Modernizarea rețelei existente de legături
3. Conectarea părților separate ale orașului cu noi poduri peste Dunăre și treceri rutiere peste calea ferată
4. Construcția componentelor lipsă ale rețelei rutiere
5. Reconstituirea drumurilor cu o abordare complexă
6. Rețea principală continuă de ciclism
7. Îmbunătățirea interoperabilității ciclismului, o rețea de drumuri secundare prietenoase ciclismului
8. Extinderea rețelei de transport pe apă și a infrastructurii de servicii
9. Dezvoltarea unei rețele inteligente de logistică a orașului



3.3 Recomandări generale pentru integrarea măsurilor și a pachetelor de măsuri

Există multe modalități de a face trimitere la o abordare sistematică și eficientă atunci când intrați în procesul de selecție a măsurilor și nu există nicio „soluție miraculoasă” care să fie utilă în fiecare situație. O recomandare este să alegeți un proces de selecție a măsurilor care a fost folosit anterior în alte contexte strategice din administrația orașului. În acest sens, trebuie să se facă eforturi educaționale mai puțin interesate pentru a selecta măsurile relevante. Cu toate acestea, indiferent de metoda de alegere sistematică a măsurilor, a doua recomandare este să vă asigurați întotdeauna că nicio zonă de măsuri nu este uitată în activitatea de soluționare a unei provocări locale cu măsuri din PMUD. Metodele descrise în capitolul 3.1 pot fi utile aici, iar un prim control scurt asupra zonelor de măsuri acoperite poate fi făcut cu un efort destul de redus în termeni și resurse.

Prin realizarea acestor metode de evaluare pentru o selecție sistematică a măsurilor, se va realiza un fundament corepunzător pentru crearea pachetelor de măsuri, deoarece între diferite zone de măsurare se pot găsi diferite tipuri de sinergii.

Atunci când intrați în procesul pachetelor de măsuri, se recomandă să aruncați mai întâi o privire asupra diferitelor exemple de pachete descrise în capitolul 3.2 pentru a vă face o idee despre concept și posibilele sinergii și beneficii. În al doilea rând, se recomandă utilizarea principiului în patru etape, deoarece promovează măsuri eficiente din punct de vedere al costurilor, măsuri care vizează optimizarea sistemului existent și măsuri care vizează încurajarea modurilor de transport durabile.

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

Bicycle Innovation lab (2012) The reverses traffic pyramid by bicycle innovation lab. www.bicycleinnovationlab.dk/?show=jpn&l=UK (accessed 22th June 2017)

Clark et al. (2017) Description and classification of AM measures including factors affecting their effectiveness. PASTA project report.

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

Evidence (2015) www.evidence-project.eu (accessed 11th April 2017).

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

May (2016) CH4ALLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans. www.sump-challenges.eu/kits (accessed 11th April 2017)

OECD (2002) Road Travel Demand – Meeting the challenge. Organisation for Economic Co-operation and development. ISBN 92-64-19755-9.

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).

Swedish Transport Administration et al (2014) Strategic Choice of Measures, A new step for planning of transportation solutions, Handbook. Publication number: 2013:176. ISBN: 978-91-7467-546-7. Date of publication: January 2014. Publisher: Swedish Transport Administration, Swedish Association of Local Authorities and Regions



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 rețelilor 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.	
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.	Stiluri de viață independente de mașini
Cercetarea rutelor școlare	Revizuirea drumurilor școlare pentru a găsi punctele tari și punctele slabe și a da prioritate măsurilor.	

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	Transport colectiv de pasageri
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	
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	Gestionarea mobilității
Perioade de încercare cu cost redus pentru utilizatorii noi	Perioadele de încercare cu cost redus pentru utilizatorii noi	

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: parcări 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 congestione și situații potențial periculoase pentru alți utilizatori ai străzii	
Taxe de parcare	Taxe 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	Taxe 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 parcări 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 parcări	Sistemele de îndrumare și informații despre parcări (IGP) folosesc semne cu mesaj variabil (VMS) pentru a oferi șoferilor informații despre locație și disponibilitatea spațiilor din parcările 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, parcare pentru biciclete, 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.	

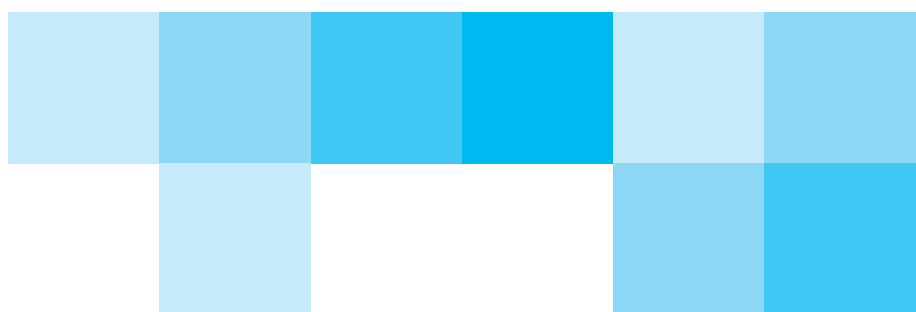
24. Planuri de utilizare comună a bicicletelor ([link](#))

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

