

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

16.–22. SEPTEMBER 2020

TEMATSKE SMERNICE



#MobilityWeek



Avtorji

POLIS - mreža evropskih mest in regij, ki sodelujejo pri uvajanju inovativnih prometnih rešitev

Balázs Németh

BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz

NSchmalholz@polisnetwork.eu

EUROCITIES


Juan Caballero

juan.caballero@eurocities.eu

VSEBINA

Izjava o pandemiji COVID-19	5
Uvod v letošnjo temo: „Promet s čim manj emisijami za vse“	6
Mesta so za uspešnost evropskega zelenega dogovora bistvenega pomena	8
Mesta z ambicioznimi cilji glede ničelnih emisij	9
AMSTERDAM	9
BARCELONA	11
KØBENHAVN	12
Naložbe v infrastrukturo prispevajo k zmanjšanju emisij	14
PRAGA	14
GRADEC	16
RIGA	18
Izvajanje ukrepov za doseganje ničelnih emisij	20
OMEJENA UPORABA AVTOMOBILA ZAGOTAVLJA ZMANJŠANJE RAVNI ONESNAŽENOSTI ZRAKA IN HRUPA	20
GRONINGEN – NOV VOZNI PARK ELEKTRIČNIH AVTOBUSOV	22
PROJEKT ZA UVEDBO ELEKTRIČNIH TOVORNIH VOZIL V EVROPSKA MESTA (FREIGHT ELECTRIC VEHICLES IN URBAN EUROPE – FREVUE) – BREZEMISIJSKE REŠITVE ZA MESTNI PREVOZ TOVORA	24
Dostopen javni prevoz je ključni dejavnik za spodbujanje civilne udeležbe	25
INFORMACIJSKE TOČKE ZA OSEBE S POSEBNIMI POTREBAMI NA DUNAJU	25
PREOBLIKOVANJE INFRASTRUKTURE ZA JAVNI PREVOZ V KRAKOVU	26
PREVOZ NA KLIC NA JUGOZHODU NIZOZEMSKÉ	28
ZAGOTAVLJANJE VARNOSTI ŽENSK MED UPORABO JAVNEGA PREVOZA V HAMBURGU	30
VARŠAVA – DOSTOPNOST	31
ZMANJŠANJE BREMENA NIZKOEMISIJSKEGA OBMOČJA ZA SKUPINE Z NIZKIMI DOHODKI V GENTU	32





Izjava o pandemiji COVID-19

Te tematske smernice so bile pripravljene, preden je naša življenja zaznamovala pandemija COVID-19. Besedila, vključena v ta dokument, posledično niso nujno v skladu z najnovejšimi razmerami. V teh tednih se je način gibanja v naših krajih in mestih bistveno spremenil. Veliko mest razširja prostor, namenjen aktivni mobilnosti. Nekatera so prišla do spoznanja, da je lahko mestni promet bolj trajnosten.

Informativni pregled izkušenj, pridobljenih v tednih omejitve gibanja, bo objavljen pozneje v tem letu. Dopolnjeval bo tematske smernice in lokalnim udeležencem kampanje pomagal pri pripravah na izvedbo EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI**, ki bo potekal od 16. do 22. septembra 2020.

Zavedamo se, da je to obdobje za veliko mest in krajev, ki so v preteklosti sodelovali v naši kampanji, težko, in izražamo solidarnost z vsemi vami.



Uvod v letošnjo temo: „Promet s čim manj emisijami za vse“

Tema EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** 2020 je „**Promet s čim manj emisijami za vse**“. Ta tema je v skladu z ambicioznimi cilji glede doseganja ogljične nevtralnosti Evrope do leta 2050, ki jih je predsednica Evropske komisije Ursula von der Leyen predstavila v okviru evropskega zelenega dogovora. Tema je bila izbrana tudi z namenom izpostavitve pomena dostopa do prometa brez emisij in z namenom spodbujanja vključujočega okvira, ki nikogar ne izključuje.

Kljub temu, da raziskovalci poročajo o manjši uporabi avtomobilov v večjih mestih in da bo v prihodnjih letih 50 % poti predvidoma opravljenih s pomočjo javnega prevoza, kolesa oziroma peš¹, nedavne študije Evropske agencije za okolje (EEA) potrjujejo, da so se emisije iz prometa v primerjavi z ravnmi iz leta 1990 močno povečale². Natančneje so se ravni emisij iz celotnega prometnega sektorja med letoma 1990 in 2018 povečale za 28 %, kar priča o tem, da si je treba nujno prizadevati za ogljično nevtralne prometne rešitve na mestnih območjih. Kljub temu, da je več večjih evropskih metropolitanskih območij sprejelo stroge ukrepe, je delež obnovljivih virov energije, ki se uporabljajo v prometu, leta 2018 znašal le 8,1 %³.

Podnebne spremembe in njihove posledice na okolje, kot so poplave, suše in vročinski valovi, so ena od najresnejših groženj za dobrobit Evropejcev. V skladu s Pariškim sporazumom, katerega cilj je globalno segrevanje omejiti na 1,5 °C, je vzpostavitev ogljične nevtralnosti do leta 2050 bistvenega pomena⁴. Ogljično nevtralnost je mogoče doseči na več načinov, ki vključujejo zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida s spodbujanjem nizko- in brezemisijskih rešitev na področju javnega in zasebnega prevoza ter hoje in kolesarjenja. Po nedavnih ocenah bo v mestih do leta 2050 živel približno 80 % svetovnega prebivalstva, zato predstavljajo mesta popolno okolje za praktično uresničevanje omenjenih ambicioznih načrtov⁵.

1. <https://bit.ly/2zsPHQz>

2. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/>

3. <https://www.eea.europa.eu/highlights/walking-cycling-and-public-transport>

4. https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en

5. <https://bit.ly/3eNR5gM>

Kljub temu, da so podnebne, geografske in socialno-ekonomske razmere v evropskih mestih različne, je mogoče sprejeti ukrepe, ki spodbujajo ogljično nevtralno in vključujoče mestno okolje. **EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI 2020** posameznike in lokalne organe torej spodbuja, naj si prizadevajo za uresničitev dolgoročnega cilja glede ogljično nevtralne Evrope.

Cilj dolgoročne strategije je sicer postavljen v daljno prihodnost, neposredni ukrepi za preprečevanje onesnaževanja, nastajanja emisij ogljikovega dioksida ali prometnih zastojev pa imajo lahko takojšnje učinke. Stroški zastojev na mestnih območjih in v njihovi okolici znašajo skoraj 100 milijard EUR na leto, kar ustreza enemu odstotku bruto domačega proizvoda EU⁶. Poleg tega je z onesnaženostjo zraka neposredno povezanih več kot 400 000 prezgodnjih smrti na leto⁷. Uvedba dolgoročnih ukrepov, kot je spodbujanje kolesarjenja in hoje ter nizkoemisijskega in ogljično nevtralnega javnega prometa, bo torej privedla do zelo pozitivnih takojšnjih učinkov.

Ta dokument zajema podrobnejši pregled vodilnih mest, ki so si zastavila ambiciozne cilje glede vključujoče mobilnosti brez emisij, in predloge, namenjene občinam, glede ozaveščanja prebivalcev o ambicioznih ciljeh Evropske komisije v letošnjem **EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI**.



6. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en

7. <https://bit.ly/34Z6SF5>

Mesta so za uspešnost evropskega zelenega dogovora bistvenega pomena

Razširjanje dobrih praks, predlaganih v okviru Konvencije županov EU, bo lokalne oblikovalce politik podprlo pri doseganju vseevropskih ciljev podnebno nevtralnega gospodarstva⁸. Več evropskih občin je sicer uvedlo ambiciozne pobude, a je njihove rezultate težko izmeriti, saj so načrti glede mobilnosti običajno dolgoročni. Poleg tega nekatere nizko- ali brezemisijske tehnologije, kot so avtobusi na vodikov pogon, še ne morejo ponuditi ekonomije obsega. Evropska komisija pozdravlja ambiciozne cilje, ki so jih predstavila evropska mesta, kot so Amsterdam, Barcelona, København, Praga in druga, ter so namenjeni vzpostavitvi mestnega okolja z ničelnimi emisijami do leta 2050 ali celo prej. V naslednjih dveh oddelkih so podrobneje predstavljena vodilna mesta, ki so uvedla pobude, namenjene doseganju ciljev glede doseganja ničelnih emisij do leta 2050 ali celo prej, in mesta, ki vlagajo v infrastrukturo.



8. <https://bit.ly/2VVjhWd>

MESTA Z AMBICIOZNI MI CILJI GLEDE NIČELNI H EMISI J

Mesta, kot so Amsterdam, Barcelona in København, so se k doseganju svojih ambicioz nih ciljev zavezala z uporabo različnih političnih ukrepov, več tovrstnih ukrepov pa je opisani h v nadaljevanju. Skupno vsem mestom je to, da so sprejela celosten pristop, ki vključuje različne ukrepe za zmanjšanje onesnaževanja.

Amsterdam


Metropolitansko območje Amsterdama, na katerem živi skoraj dva milijona in pol prebivalcev in ki se nahaja v središču mestnega območja Randstad, je razglasilo ambiciozne ukrepe za doseganje cilja glede ničelnih emisij do leta 2030⁹. Največje nizozemsko mesto je torej sprožilo različne pobude, kot so spodbujanje hoje in kolesarjenja, razširitev obsega storitev javnega prevoza in naložbe v infrastrukturo za polnjenje električnih vozil¹⁰.

V zadnjih letih je bil večji del zgodovinskega mestnega jedra preoblikovan v območje za pešce, uporaba osebnih avtomobilov pa je omejena. Ta pobuda izboljšuje varnost kolesarjev in pešcev, obenem pa poživlja veliko ulic, trgov in drugih površin notranjega dela mesta¹¹. Obiskovalci in osebe, ki se vozijo na delo, so usmerjeni k parkiriščem zunaj mestnega središča, to pa omogoča celostna parkirna politika, ki zajema

9. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>

10. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/>

11. <https://bit.ly/2yDsUkv>



predvideno
96-odstotno
zmanjšanje
emisij dušikovih
oksidov do leta
2030¹

400-odstotno
zvišanje števila
polnilnih postaj
za električna
vozila, ki jih
poganjajo
obnovljivi viri
energije²



1. <https://bit.ly/2Kv5511>

2. <https://bit.ly/3eOSNOL>



Polnilna postaja za električna vozila v Amsterdamu

celotno mestno območje. Druga prevozna sredstva, kot so trajekti, ki povezujejo severne in južne dele mesta, bodo elektrificirana ali nadomeščena s hibridnimi modeli do leta 2022¹².

Amsterdam si prizadeva za izboljšanje varnosti pešcev in kolesarjev ter je močno odločen zmanjšati emisije, poleg tega pa povečuje naložbe v polnilne postaje za električna vozila. Metropolitansko območje Amsterdama se je zavezalo, da bo v naslednjih letih v mestu Amsterdam in okoliških provincah Severna Holandija, Flevoland in Utrecht namestilo 20 000 polnilnih postaj za električna vozila. S pomočjo te večje naložbe se bo število obstoječih javnih in poljavnih polnilnih postaj, ki jih je trenutno 4 600, povečalo za več kot štirikrat¹³. 20 000 dodatnih polnilnih mest se bo v celoti napajalo z obnovljivimi viri energije¹⁴.

12. <https://bit.ly/2Vwvvdg>

13. <https://bit.ly/3eMoJUa> and <https://bit.ly/2xSPXys>

14. <https://bit.ly/3bABCi8>

Barcelona

Na začetku leta 2020¹⁵ je metropolitansko območje Barcelone sprejelo prvi ukrep, namenjen vzpostavitvi mestnega območja brez emisij, in sicer je uvedlo strožje nizkoemisijsko območje, na katerem je uporaba večine okolju neprijaznih avtomobilov (razreda Euro II ali nižjega razreda) ob delovnikih med 7.00 in 20.00 prepovedana. Učinek tega ukrepa, ki velja na večjem delu metropolitanskega območja katalonske prestolnice, je bil takojšnji. Le mesec po njegovi uvedbi so se ravni dušikovih oksidov v primerjavi z izhodiščnim letom 2017 znižale za 19 %. Poleg kazni, ki se uporabljajo na nizkoemisijem območju, je mestna uprava uvedla tudi spodbude. Staro vozilo, katerega vstop na nizkoemisijsko območje bi bil sicer prepovedan, je mogoče zamenjati s triletno vozovnico za javni prevoz.


Število osebnih avtomobilov v središču Barcelone se bo predvidoma zmanjšalo, cilj mestnih naložb pa je poleg tega spodbuditi uporabo javnega prevoza. Ponudnik mestnega prevoza v Barceloni, podjetje Transports Metropolitans de Barcelona, je v štirih letih vložilo 800 milijonov EUR, da bi se prevozi na progah 1–5 v prometnih konicah zagotavljali ob intervalih, krajših od štirih minut¹⁶. Poleg tega je bilo kupljenih 23 brezemisijemskih avtobusov, s čimer je skupno število vozil s pogonom na elektriko in zemeljski plin oziroma na hibridni pogon naraslo na 266. Cilj podjetja Transports Metropolitans de Barcelona je do leta 2030 oblikovati vozni park, ki ga sestavljajo izključno električna in hibridna vozila ter vozila na stisnjeni zemeljski plin.

15. <https://bit.ly/2VWYZvt>

16. <https://bit.ly/3aA2ltQ>



Ravni dušikovih oksidov so se v primerjavi z letom 2017 zmanjšale za 19%



Po prenehanju uporabe avtomobila je javni prevoz tri leta brezplačen

Naložbe, opravljene v zadnjih štirih letih, znašajo 800 milijonov EUR



København

Evropski zeleni dogovor je sicer ambiciozen, cilji mesta København pa so še ambicioznejši. Danska prestolnica si je zastavila cilj glede vzpostavitve ogljično nevtralnega prometa do leta 2025¹⁷ in uvedla ukrepe, povezane s porabo energije in mobilnostjo. Ukrepi, povezani z mobilnostjo, temeljijo na neposredno izmerljivih ciljih, ki se nanašajo na vozila in posamezne vožnje. København želi ogljično nevtralni javni prevoz doseči prek prehoda z osebnih avtomobilov na hojo, kolesarjenje in javni prevoz. Do leta 2025 bo skupno 75 % vseh poti v Københavnu ogljično nevtralnih, saj bodo opravljene peš, s kolesom ali s pomočjo javnega prevoza¹⁸. V okviru vseh svojih prizadevanj København služi kot zgled, mestna vozila namreč poganjajo elektrika, vodik ali biogoriva.

Občine ustrezno izkoriščajo kolesarsko vnemo prebivalcev Københavna ter njegovo ravninsko površje. Kolesarji lahko v prihodnosti pričakujejo obsežno omrežje kolesarskih stez, ki vključuje celo „kolesarske avtoceste“. Te avtoceste so rezultat izjemnega sodelovanja 28 občin in regije glavnega mesta København, katerega cilj je spodbuditi varnejše, hitrejše in enostavnejše vožnje in potovanja s kolesom¹⁹.

Od odprtja prve poti leta 2012 je bilo do leta 2017 zgrajenih pet dodatnih poti, ki so bile zgolj začetek omrežja 45 poti s skupno dolžino 746 kilometrov. Poleg teh avtocest je v Københavnu dodatnih 400 km kolesarskih stez²⁰. Na podlagi ocen Danske

17. <https://bit.ly/3cBboMy>

18. <https://bit.ly/3eQ2j4f>

19. <https://bit.ly/2VxwxkT>


20. <https://supercykelstier.dk/about/>



20 000 ton
prihrankov CO₂
na leto

Podaljšanje
pričakovane
življenjske dobe
za eno leto

Zmanjšanje
letnega števila
dni bolniške
odsotnosti za
1,1 milijona





Regionalni vlaki v Københavnu ponujajo možnost brezplačnega prevoza kolesa.

je mogoče predpostavljati, da bi se lahko zaradi kolesarskih avtocest število kolesarskih voženj v regiji glavnega mesta v primerjavi z letom 2019 povečalo za šest milijonov.

V primeru, da uporabniki za vstop v København ne želijo uporabiti kolesarske avtoceste, lahko svoje kolo brezplačno vzamejo na primestne vlake (imenovane „S-tog“)²¹. V enem letu po uvedbi tega ukrepa po vsem 170 km dolgem omrežju je število koles na vlaku s 188 000 naraslo na 630 000 in se torej povečalo za več kot 300 %²². Eden od razlogov za višje število prepeljanih koles je pretvorba vagonov, namenjenih kolesom, z zložljivimi sedeži.

Vsi omenjeni ukrepi so prebivalcem regije glavnega mesta København prinesli večje zdravstvene koristi. Na podlagi občinskih ocen te koristi zajemajo zmanjšanje števila dni bolniške odsotnosti za 1,1 milijona ter 20 000 ton prihrankov CO₂ na leto²³. Če danski prestolnici ravni onesnaženosti uspe znižati na ravni, prisotne na danskem podeželju, se bo pričakovana življenjska doba do leta 2040 podaljšala za eno leto²⁴.

21. <https://www.dsb.dk/en/travelers/bicycles/>

22. <https://bit.ly/3ay53jE>

23. <https://bit.ly/2S4K4Tau> in <https://bit.ly/3aw7PFT>

24. <https://bit.ly/2S3fx3Y>

57 % vseh poti se opravi z javnim prevozom. Skoraj 50 % uporabnikov javnega prevoza v Pragi najpogosteje uporablja podzemno železnico, ki predstavlja hrbtenico javno-prevoznega omrežja (2017)¹



NALOŽBE V INFRASTRUKTURO PRISPEVAJO K ZMANJŠANJU EMISIJ

Poleg podobnosti med zgoraj navedenimi primeri obsežnih političnih ukrepov, ki so jih sprejele občine, obstajajo podobnosti tudi med pristopi, ki so jih z namenom doseganja vedenjskih sprememb sprejela mesta Praga, Gradec in Riga, ki so veliko vložila v infrastrukturo za javni prevoz, kolesarjenje in hojo.

Praga

Praga, ena od največjih srednjeevropskih prestolnic in eno od najhitreje rastočih mest v Evropi, si prav tako prizadeva, da bi do leta 2050 postala mesto z ničelnimi emisijami²⁵.

Češka prestolnica je v zadnjih letih veliko vložila v javni prevoz. Samo v letu 2017 je bilo infrastrukturi, obnovi postaj in razširitvi tramvajskih prog namenjenih 245 milijonov EUR²⁶. Ta prizadevanja je okrepila odločitev o izgradnji četrte proge podzemne železnice, ki zgodovinsko mestno jedro povezuje z jugo-vzhodnim delom mesta. Naložba v višini 2,7 milijarde EUR se je začela poleti 2019²⁷. V razvoju je večji novi potniški terminal Praha-Smíchov, ki bo povezoval prevoz z vlakom, avtobusi, podzemno železnico in avtomobili. Novi terminal bo spodbudil uporabo javnega prevoza, saj bo omogočal hitrejši in lažji prehod med prevoznimi sredstvi.

25. <https://bit.ly/352475H>

26. <https://ceec.uitp.org/prague-investment>

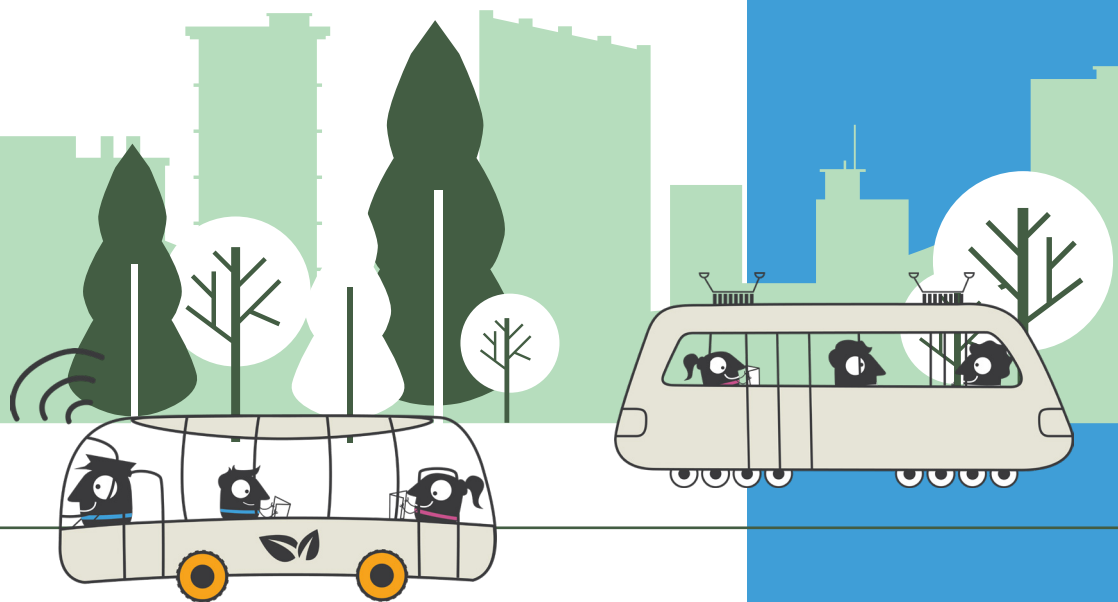
27. <https://bit.ly/2SjQv0P>

1. <https://bit.ly/2KudrpB>

V okviru drugega pomembnega prihodnjega gradbenega projekta bo zgrajena nova osemkilometrski proga podzemne železnice, ki bo obstoječe omrežje podzemne železnice povezala z novo tramvajsko progo, s čimer se bodo zmanjšale emisije iz avtomobilov in avtobusov na primestnem območju. Ta primera ponazarjata, kako si mesto prizadeva za zmanjšanje števila običajnih vozil na cesti.

Mestna uprava si prizadeva tudi za okrepitev elektromobilnosti in aktivnega prometa. Kolesarjenje in hoja se spodbujata z zagotavljanjem visokokakovostnih zelenih javnih površin.

Število poti v mestu, opravljenih z javnim prevozom, je leta 2000 znašalo 1,03 milijarde, v letu 2016 pa se je povečalo na 1,28 milijarde (za 24 %) (2018)¹



1. <https://bit.ly/2VT1nDI>

Gradec

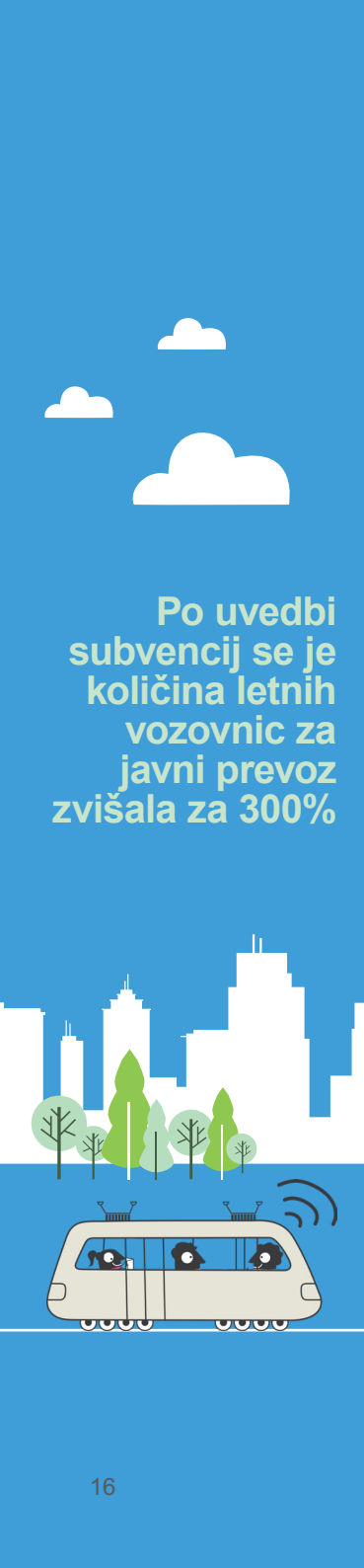
Gradec (Avstrija) ima dolgo tradicijo izvajanja javnomnenjskih raziskav o mobilnosti – te so se začele v 80. letih. Zadnja raziskava kaže na to, da je nekoliko več ljudi motorna vozila nadomestilo s hojo in kolesarjenjem. Približno 20 % prebivalcev uporablja javni prevoz, 42 % osebna vozila, približno 38 % prebivalcev pa bodisi hodi bodisi kolesari²⁸. Razlog za relativno visok odstotek kolesarjev in pešcev je dejstvo, da ima Gradec največje območje, namenjeno pešcem, v Evropi. Poleg tega je mesto aktivno na področju spodbujanja kolesarjenja, hoje in uporabe javnega prevoza, zlasti v zadnjih letih. Ta prizadevanja so bila usklajena v okviru koncepta mobilnosti za leto 2020, ki kolesarjenje in hojo spodbuja z vlaganjem v infrastrukturo, vključno s kolesarskimi stezami in pločniki, zlasti na primestnih območjih Gradca²⁹.

Sprejet je bil tudi naložbeni načrt za prihodnja leta, ki se nanaša na razširitev tramvajskih storitev. Načrti, vredni 117 milijonov EUR, bodo zagotovili odpravljanje ovir, večje število dvotirnih tramvajev in razširitev obstoječih prog. Mestni uradniki poudarjajo, da je cilj naložbenega svežnja, ki ga financirata mesto Gradec in dežela Štajerska, izboljšati točnost tramvajev in povečati pogostost njihovih voženj³⁰. Tako kot Dunaj tudi Gradec k nakupu letne vozovnice za javni prevoz spodbuja ljudi, ki imajo v Gradcu stalno prebivališče. Leta 2016 se je mesto Gradec odločilo, da bo letne vozovnice za prebivalce subvencioniralo. V letu 2020 nerezidenti za letno vozovnico odštejejo 456

28. <https://bit.ly/3aA2uNG>

29. <https://bit.ly/3buYPIL>

30. <https://steiermark.orf.at/v2/news/stories/2893728/>



Po uvedbi subvencij se je količina letnih vozovnic za javni prevoz zvišala za 300%

EUR, prebivalci glavnega mesta dežele Štajerske pa le 228 EUR, torej polovico. Po znižanju cene se je število kupljenih letnih vozovnic povečalo za 300 %³¹. Najnovejši podatki kažejo, da ima letno vozovnico več kot 10 % prebivalcev. Ta številka se na prvi pogled morda ne zdi zelo visoka, treba pa je upoštevati, da je 60 000 prebivalcev študentov, ki si vozovnico zagotovijo v okviru drugih ureditev³².

Ta prizadevanja so posebej pomembna zato, ker so prebivalci Gradca na referendumu leta 2012 zavrnilli uvedbo nizkoemisijskega območja. Leta 2014 je bilo v Gradcu in deželi Štajerski sicer vzpostavljeno regionalno nizkoemisijsko območje za tovornjake, na katerem morajo biti tovornjaki skladni z emisijskimi standardi Euro III. Štajerska se nahaja v alpski kotlini, v kateri se je koncentraciji onesnaževal težko izogniti.

31. <https://bit.ly/3bAuB0D>


32. <https://bit.ly/3by4ffK>




**prebivalcev
hodi in kolesari**

**Ravni
onesnaženosti
so se
zmanjšale brez
vedbe niz-
koemisijskega
območja.**





Uvedba nadzora vstopa vozil v mesto, namenjenega spodbujanju kolesarjenja in hoje



Riga

Latvijska prestolnica, v kateri živi tretjina latvijskega prebivalstva, v zadnjih letih vlaga v infrastrukturo za kolesarjenje, hojo in javni prevoz, zlasti s finančno podporo Evropske unije. Kljub temu, da ni podatkov o tem, da bi Latvija presegala evropske mejne vrednosti glede standardov kakovosti zraka, se je Riga soočala z izzivi, povezanimi z onesnaženostjo, ki je posledica zgoščenega zgodovinskega mestnega jedra. Posledično je bila sprejeta odločitev, na podlagi katere je bil v zadnjih letih z namenom zmanjšanja ravni onesnaženosti in spodbujanja turizma stari del mesta spremenjen v območje za pešce³³. Prepoved vstopa avtomobilov v različne ulice mestnega jedra od ponedeljka do sobote med 12.00 in 6.00 izboljšuje varnost pešcev in kolesarjev³⁴.

Dodatni ukrepi so bili sprejeti v obliki naložb v javni prevoz, in sicer ob podpori Evropske investicijske banke, ki je zagotovila 75 milijonov EUR, da bi financirala nakup 20 nizkopodnih tramvajev in 20 avtobusov na vodikov pogon, ki so nadomestili starejša vozila. Te naložbe, ki so bile del naložbenega načrta Jeana-Clauda Junckerja, vključujejo tudi gradnjo in nadgradnjo tramvajске in vodikove infrastrukture³⁵.

Riga, največje mesto v vseh treh baltskih državah, je potencial kolesarskih stez izkoristila že na začetku novega tisočletja. Leta 2001 je bilo zgrajenih 13,5 kilometra kolesarskih stez, ki stari

33. <https://bit.ly/2KtCyJ0>

34. <https://bit.ly/350akPy> (str. 15)

35. <https://bit.ly/2VNdkdS>


del mesta povezujejo z okolico na obrobju Rige. V zadnjih letih je bila kolesarska infrastruktura visoko na programu mestne uprave. Zgrajene so bile kolesarske steze, ki primestna območja povezujejo z mestnim jedrom in zagotavljajo alternativno pot do plaž Baltskega morja. Kolesarske steze je torej mogoče uporabiti za potovanje v mesto in iz mesta ter za rekreacijske namene in daljše poti do baltskih obalnih letovišč, kot je Jurmala³⁶. Podatki, pridobljeni v okviru projekta „CIVITAS Handshake“, ki ga financira EU, kažejo, da se ozaveščenost glede koristi kolesarjenja vsako leto povečuje in da je 68 kilometrov dolgo kolesarsko omrežje vse bolj priljubljeno.

**Možnost
prejema posojil
Evropske
investicijske
banke**


**Zavezanost
k vlaganju v
infrastrukturo
kljub
neprijaznim
zimskim
razmeram**



36. <http://rdsd.lv/velosatiksmes-riga/velosatiksmes-riga>



80-odstotno zmanjšanje ravni onesnaženosti zraka v Bruslju ob dnevju brez avtomobila



25-odstotno zmanjšanje ravni dušikovih oksidov v Parizu

Ozaveščanje glede zastojev na mestnih območjih



IZVAJANJE UKREPOV ZA DOSEGANJE NIČELNIH EMISIJ

Poleg omenjenih mestnih pobud, namenjenih doseganju ničelnih ravni emisij, so bili ukrepi za zmanjšanje ravni vsesplošne onesnaženosti in toplogrednih plinov ter olajšanje dostopa do prevoza sprejeti tudi na številnih manjših in večjih mestnih območjih v Evropi. Ti primeri temeljijo na rešitvah, povezanih z naložbami v infrastrukturo, in t. i. mehkih rešitvah, kot je znižanje cen javnega prevoza.

Omejena uporaba avtomobila zagotavlja zmanjšanje ravni onesnaženosti zraka in hrupa

Odkar je bil v 90. letih organiziran prvič, je dan brez avtomobila uspešna pobuda, namenjena zmanjšanju ravni onesnaženosti zraka in hrupa, ter odlično orodje za ozaveščanje in privabljanje medijske pozornosti. Ob dnevju brez avtomobila je mogoče opaziti občutno zmanjšanje ravni glavnih onesnaževal, zlasti na večjih mestnih območjih, na katerih prihaja do daljših zastojev. V Bruslju so se ravni CO₂ in dušikovih oksidov zmanjšale za 75–80 %³⁷. Druga mesta, kot je Pariz, so zabeležila 25–30-odstotno zmanjšanje onesnaženosti³⁸. Kljub temu, da so ti ukrepi kratkoročni, bistveno zmanjšanje ravni onesnaženosti kaže na jasno povezavo med prometom in emisijami ter prebivalce spodbuja k zagotavljanju podpore ukrepom, namenjenim zmanjševanju onesnaževanja iz prometa v mestnih središčih. V okviru dogodkov EVROPSKEGA TEDNA

37. <https://bit.ly/2S5S16p>

38. <https://bit.ly/3cM4jbQ>




Pešci ob dnevu brez avtomobila v Sofiji.

MOBILNOSTI preteklega leta je občina Kozani v Grčiji za pet ur prepovedala uporabo vseh avtomobilov in motornih koles na dveh glavnih ulicah v središču mesta, ob dnevu brez avtomobila pa je prosto površino uporabila za organizacijo zaključne proslave, na kateri so potekale občinske prireditve, kot so športne igre za otroke in plesne predstave. Ravni PM10 in dušikovih oksidov so bile v primerjavi s kakovostjo zraka, izmerjeno naslednjega dne, nižje za 30 %³⁹. Dan brez avtomobila je bil organiziran tudi v Sofiji, ki je ves dan spremljala kakovost zraka z uporabo premične postaje, ki jo je namestila Izvajalska agencija za okolje. Statistika meritev je pokazala, da je bila v celotnem tednu kampanje kakovost zraka v smislu ravni PM10 dobra .⁴⁰

39. Prijava mesta Kozani v okviru potegovanja za nagrado EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI (2019).

40. Prijava mesta Sofija v okviru potegovanja za nagrado EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI (2019).



V Groningenu
in okoliških
regijah se 164
avtobusov
napaja prek 21
postaj

Skupna
infrastruktura
je namenjena
več različnim
vrstam
avtobusov

Ravni emisij
CO₂ iz javnega
prevoza so se
zmanjšale za
90%

Groningen – nov vozni park električnih avtobusov

Mesto Groningen (Nizozemska) se je odločilo, da svoje avtobuse na bencinski pogon v celoti nadomesti s povsem električnim voznim parkom. Celoten vozni park, ki zajema 164 avtobusov treh proizvajalcev, obratuje od konca leta 2019. Poleg naložb v vozila je mesto zagotovilo tudi namestitvev 21 polnilnih postaj, ki se nahajajo v avtobusnih garažah in na drugih lokacijah v Groningenu in okoliških regijah. Nova električna polnilna infrastruktura se lahko poleg tega uporablja za vse tri vrste električnih avtobusov in predstavlja največjo obstoječo regionalno omrežje električnih avtobusov na Nizozemskem. Obsežnejša naložba je poleg zmanjšanja ravni hrupa in onesnaženosti zagotovila tudi 90-odstotno zmanjšanje emisij CO₂⁴¹.

Groningen je poleg tega pridobil sloves enega kolesarjem najprijaznejših mest v Evropi. Od uvedbe prvih ukrepov prostorskega načrtovanja, ki so bili namenjeni spodbujanju kolesarjenja in izvedeni v 70. letih, je to študentsko mesto na severovzhodu Nizozemske oblikovalo politiko prednostne obravnave kolesarjev. Ta sistem je privedel do izjemne spremembe glede načinov prevoza, pri čemer se je povečala uporaba koles. Približno 60 % vseh poti v Groningenu se opravi s kolesom, mesto pa še naprej vlaga v kolesarsko infrastrukturo.

Veliko evropskih mest gradi kolesarsko infrastrukturo, kot so kolesarske steze, Groningen pa je naredil korak dlje in zagotovil ogrevanje

41. <https://bit.ly/2VONVkc>

kolesarskih stez, ki preprečuje, da bi vozišča poledenela. Poleg tega je bilo na obrobju nizozemskega mesta vzpostavljenih več lokacij „parkiraj in se pelji“. Ta vozlišča uporabnikom ponujajo možnost, da zadnji del poti namesto z avtomobilom ali regionalnim vlakom opravijo s kolesom. Druga evropska mesta si prizadevajo za odpravljanje ovir za osebne avtomobile ali javnoprevozna sredstva, Groningen pa odpravlja ovire za kolesarje, kot so nevarna križišča ali semaforji.⁴²

Ogrevane
kolesarske
steze
zagotavljajo
večjo varnost

Sistem „parkiraj
in se pelji“
zmanjšuje ravni
onesnaženosti
v notranjem
delu
Groningena



42. <https://bit.ly/2VVtvG5>



Projekt za uvedbo električnih tovornih vozil v evropska mesta (Freight Electric Vehicles in Urban Europe – FREVUE) – brezemisijske rešitve za mestni prevoz tovora

Da bi mesta ostala priljubljene destinacije za nakupovanje, je bistveno, da se uredi prevoz večjih količin blaga v blagovnice, butike in trgovine z živili. Posledično je treba poiskati brezemisijske rešitve za mestni prevoz tovora. V okviru projekta FREVUE, ki ga financira EU, je bilo preskušanih 70 električnih vozil različnih velikosti v različnih mestnih okoljih po Evropi. Električna vozila, težka od 3,5 do 19 ton, so obratovala v dejanskih pogojih ter zagotavljala dostavo pijač, pošiljk, pošte in drugega blaga. Na ta način je projekt FREVUE pomembno prispeval k doseganju cilja glede oblikovanja brezogljicne mestne logistične ureditve v večjih mestnih središčih do leta 2030 in izboljšanju kakovosti zraka v evropskih mestih⁴³.

Tudi ta relativno majhen preskus je pokazal potencial za obsežnejše prihranke CO₂ in dušikovih oksidov. Preskusi pilotnih vozil, ki so v celotnem obdobju izvajanja projekta potekali v več večjih evropskih mestih⁴⁴, so pokazali, da je samo uporaba teh vozil zagotovila prihranek dušikovih oksidov v količini 2 000 kilogramov. V skladu z izsledki raziskav, izvedenih v okviru projekta, gre za količino, enakovredno skupni količini emisij dušikovih oksidov iz cestnega prometa v Londonu, ki so se sprostile v katerih koli treh dneh leta 2013.

Celovita uvedba brezemisijskih rešitev za prevoz tovora ima torej lahko velik potencial za izboljšanje kakovosti zraka. Raziskovalci v okviru projekta FREVUE so tudi poudarili, da bi v primeru, da bi zgolj London do leta 2021

43. <https://frevue.eu/>

44. <https://cordis.europa.eu/project/id/321622>

elektrificiral 10 % svojega tovornega voznega parka, prihranki prestolnice znašali več kot 1 milijardo EUR⁴⁵.

DOSTOPEN JAVNI PREVOZ JE KLJUČNI DEJAVNIK ZA SPODBUJANJE CIVILNE UDELEŽBE

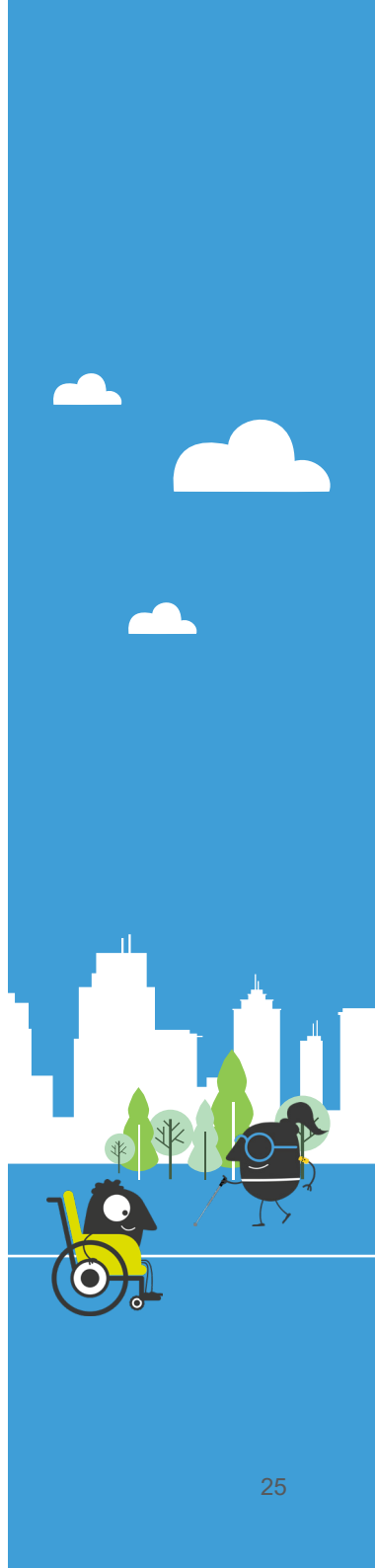
Drug cilj letošnje teme „**Promet s čim manj emisijami za vse**“ je izpostaviti, da bodo nizko- in brezemisijske rešitve mobilnosti kmalu cenovno sprejemljive in dostopne vsem. Namenjene so ljudem s telesnimi in duševnimi ovirami ter mladim, starejšim, ženskam, pripadnikom manjšin, ljudem s posebnimi potrebami ali socialno ogroženim posameznikom. Dostop do javnega prevoza spodbuja socialno in gospodarsko vključenost in dostop do prostočasnih in kulturnih dejavnosti ter zagotavlja svobodo gibanja vsem, ne da bi se bilo treba zanašati na lasten avtomobil⁴⁶. O socialni razsežnosti prometa razpravljajo mestne uprave po vsej Evropi. Nekaj primerov je izpostavljenih na naslednjih straneh.

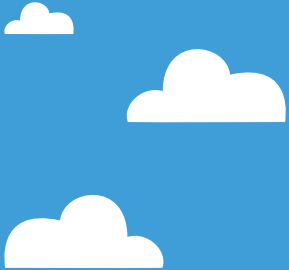
Informacijske točke za osebe s posebnimi potrebami na Dunaju

Za slepe osebe oziroma osebe z zmanjšano mobilnostjo lahko kratka vožnja s podzemno železnico ali avtobusom predstavlja velik izziv. Dostopnost prevoza je torej za vključujočo družbo bistvenega pomena. Sodobna orodja in infrastrukturne izboljšave so uporabo javnega

45. <https://bit.ly/2VU4aMT>

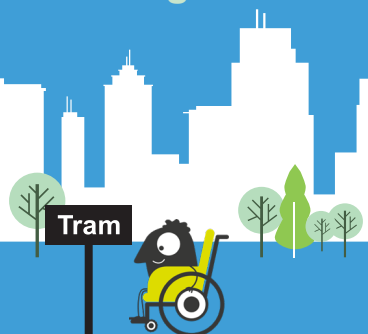
46. <https://bit.ly/2S6drQZ>





Prehod na
nizkopodne
tramvaje
lajša dostop
do javnega
prevoza
uporabnikom
invalidskih
vozičkov

Delež
obnovljenega
voznega parka
bo kmalu
dosegel 100 %



prevoza močno olajšale. „Wiener Linien“, dunajski glavni prevoznik, je zagotovil več rešitev, ki podpirajo osebe s posebnimi potrebami. Z namenom zagotavljanja informacij so bile znotraj omrežja podzemne železnice avstrijske prestolnice nameščene multisenzorične informacijske točke.

Informacijske točke zagotavljajo kratke novice in druge pomembne informacije prek spletnega mesta z možnostjo pretvorbe besedila v govor. Te rešitve je prevoznik Wiener Linien razvil, preskusil in nadgradil v tesnem sodelovanju z avstrijskim združenjem za podporo slepim in slabovidnim. To sodelovanje je v zadnjih 20 letih koristilo obema stranema in izpostavlja prednosti sodelovanja med javnimi prevozniki in organizacijami civilne družbe⁴⁷.

Preoblikovanje infrastrukture za javni prevoz v Krakovu

Naložbe v javni prevoz so posebej pomembne za rastoča mesta. Ukrepe glede dostopa do javnega prevoza je sprejel tudi Krakov, eno od najhitreje rastočih mest v Evropi. S pomočjo finančne podpore EU je Krakov sredstva vložil v nov vozni park, ki ga sestavlja 35 sodobnih in energijsko učinkovitih nizkopodnih tramvajev. Zastareli tramvajski vozni park, ki obratuje na več kot 100 km dolgem omrežju, se postopoma nadomešča s 35 novimi in energijsko učinkovitimi nizkopodnimi tramvaj⁴⁸. Novi tramvaji omogočajo enostaven dostop osebam z otroškimi vozički in uporabnikom invalidskih vozičkov.

47. <https://bit.ly/3bAmGAI> (P 315)

48. <https://bit.ly/3eJbR10>



Krakov je sredstva vložil v sodobne nizkopodne tramvaje z namenom zmanjšanja emisij in olajšanja dostopa uporabnikom invalidskih vozičkov.

Do zamenjave vseh visokopodnih tramvajev bodo osebam s posebnimi potrebami na glavnih postajah javnega prevoza pomagali člani osebja, ki so bili za to usposobljeni. Usposabljanje je potekalo v okviru projekta AENEAS, ki ga financira EU in se osredotoča na mobilnost v starajoči se družbi. Drug del projekta je vključeval kampanjo ozaveščanja otrok in mladih glede obzirnega vedenja do starejših na javnoprvoznih sredstvih⁴⁹.

49. <https://bit.ly/2W8iDoL> (P 270)

Prevoz na klic na jugozahodu Nizozemske

Predstavljajte si, da živite na podeželju, edina avtobusna linija, ki jo lahko uporabite za prevoz do najbližjega mesta, pa preneha obratovati. To se lahko zgodi v primeru, da se prevozniki soočajo z izzivi, kot so pomanjkanje voznikov, zmanjšanje prihodkov ali varčevalni ukrepi. Poleg tega storitve prevoza na poziv ali skupnih voženj, kot je Uber, na primestnih ali podeželskih območjih pogosto niso na voljo⁵⁰.

Nizozemska provinca Zeeland, ki se nahaja na jugozahodu države, je uvedla storitev prevoza s taksiji, ki je na voljo v celotni provinci ob avtobusnih linijah, ki so prenehale obratovati. Uporabniki lahko vožnjo rezervirajo vnaprej z uporabo storitve „Haltetaxi“, ki se zagotavlja kot običajna avtobusna storitev. Namesto da bi moral prevoznik ustavljati vzdolž celotne avtobusne linije z nizko stopnjo uporabe, lahko ustavi na predhodno rezerviranih postajališčih. Storitve se zagotavlja vsak dan do 23.00 in vključuje prestopna postajališča s konvencionalnimi storitvami⁵¹.

Kakšen je smisel učinkovitega javnoprevoznega omrežja, če cene niso dostopne vsem? To vprašanje so si leta 2011 zastavile dunajske mestne oblasti. Od maja 2012 je mogoče celotno dunajsko omrežje v okviru nakupa letne vozovnice uporabljati za le 1 EUR na dan. Od uvedbe letne vozovnice po ceni 365 EUR se je število vozovnic za dunajski javni prevoz podvojilo. Zadnji podatki kažejo, da ima letno vozovnico skoraj 50 %

50. <https://bit.ly/2VImZnw>

51. <https://bit.ly/2Y9ObNC>

30 000 voženj
na leto –
uspešen ukrep
– približno 80
voženj na dan

92 %
zadovoljnih
uporabnikov





Zeeland, redkeje poseljena regija na jugozahodu Nizozemske.

prebivalcev Dunaja⁵². Na podlagi nedavnih ocen se skoraj 40 % vseh voženj na Dunaju opravi s pomočjo javnega prevoza, 30 % pa z avtomobilom. Poleg nižjih cen so dostop večji skupini Dunajčanov omogočile tudi naložbe v razširitev storitev prevoza s podzemno železnico in tramvaji.⁵³

52. <https://bit.ly/3cctuwa>

53. <https://bit.ly/3cTYYzB>

Zagotavljanje varnosti žensk med uporabo javnega prevoza v Hamburgu

Ženske so ranljiva skupina uporabnikov javnega prevoza, v mestnem okolju pa se pogosto ne počutijo varne, zlasti izven prometnih konic. Veliko ponudnikov javnega prevoza v Evropi se je zato odločilo za naložbo v varnostno osebje, varnostno infrastrukturo ali nadzor.

V Nemčiji je več mest in ponudnikov javnega prevoza sprožilo pobudo za izboljšanje varnosti žensk. Poleg 5 900 varnostnih video kamer, ki so že nameščene v vozilih in na postajališčih javnega prevoza v Hamburgu, varno potovanje žensk v celotnem obsežnem javnoprovoznem omrežju zagotavlja tudi 400 zaposlenih⁵⁴. Nameščenih je bilo tudi 177 sistemov za klic v sili. Ti sistemi zagotavljajo vzpostavitev neposredne povezave s centralnim varnostnim uradom, po potrebi pa se lahko uporabijo za poklic pomoči⁵⁵.

400 stalno prisotnih članov varnostnega osebja

177 sistemov za klic v sili

5 900 video kamer

54. <https://bit.ly/2zqED6j>

55. <https://bit.ly/359ku0o>

Varšava – dostopnost

Poljska prestolnica je sprožila celovito mestno pobudo za izboljšanje dostopnosti z uvedbo zakonodaje, ki je zagotovila, da vsa javna mesta, ceste in gradbene naložbe izpolnjujejo standarde glede dostopnosti. Po uvedbi zakonodaje leta 2017 je bilo potrebnih več let za preoblikovanje postaj podzemne železnice, avtobusnih postajališč in železniških postaj. Javne naložbe so dostopnost avtobusov in vagonov podzemne železnice za osebe z zmanjšano mobilnostjo bistveno izboljšale. Trenutno standarde glede dostopnosti izpolnjuje 87 % vseh avtobusnih postajališč. Varšavski gradbeni projekti so vključevali tudi 40 kilometrov novih kolesarskih stez. Podpora je bila v obliki namestitve 64 semaforjev z zvočnimi napravami zagotovljena tudi slepim in slabovidnim osebam⁵⁶.

Poleg tega, da je izvedla te obsežnejše gradbene projekte, Varšava vlaga tudi v nove nizkopodne tramvaje. Skupno je poljska prestolnica kupila 273 tramvajev, ki bodo zagotovili višjo hitrost in večjo pogostost storitev javnega prevoza⁵⁷. Ta znatna prizadevanja je priznala tudi Evropska komisija, ki je Varšavi leta 2020 podelila nagrado za dostopno mesto.

56. <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

57. <https://bit.ly/2Y8wVYN>

40 km
kolesarskih stez

Ceste, javna
mesta in
stavbe morajo
izpolnjevati
pravila o
dostopnosti

Osebam z
zmanjšano
mobilnostjo
je zagotovljen
dostop do vlakov
in 30 postaj
podzemne
železnice

Vsi avtobusi in
87 avtobusnih
postajališč so
bili prenovljeni
z namenom
uskladitve s
standardi glede
dostopnosti



Zmanjšanje bremena nizkoemisijskega območja za skupine z nizkimi dohodki v Gentu

Belgijsko mesto Gent je nizkoemisijsko območje uvedlo na začetku leta 2020⁵⁸. Poleg tega, da zmanjšujejo ravni onesnaževanja, lahko nizkoemisijska območja finančno obremenijo lastnike vozil z nizkimi dohodki. Gent je uvedel edinstveno podporno shemo, namenjeno finančni razbremenitvi skupin z nizkimi dohodki v obliki premije v višini 1 000 EUR za avtomobil na dizelski pogon in 750 EUR za avtomobil z bencinskim motorjem⁵⁹. Premijo je v obdobju treh let prejelo 350 prebivalcev, shema pa se izteče junija 2020. Mestni uradniki pričakujejo, da se bo število vlog za izplačilo premije v letu 2020 ob uvedbi nizkoemisijskega območja povečalo⁶⁰.

Sklad v
vrednosti 1,25
milijona EUR

Podpora
več kot 350
prebivalcem

Oddaja vloge
mogoča za 2
700 oseb



58. https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190416_04334151

59. <https://bit.ly/2SbTd8f> in <https://bit.ly/2VF5XGx>

60. <https://bit.ly/3cluCQg>

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

16.–22. SEPTEMBER 2020

