

EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI

16. – 22. SEPTEMBER 2021

Živi zdravo. Potuj trajnostno.



#MobilityWeek

TEMATSKE
SMERNICE



KAZALO VSEBINE

1. Varno in zdravo s trajnostno mobilnostjo	2. Duševno zdravje	3. Telesno zdravje	4. Varnostni ukrepi	5. Odziv na COVID-19
Projekt EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI je aktiven	DEJSTVA IN ŠTEVILKE	DEJSTVA IN ŠTEVILKE	DEJSTVA IN ŠTEVILKE	DEJSTVA IN ŠTEVILKE
Kako lahko sodelujete?	Aktivna mobilnost bistveno vpliva na zdravje	Kakovost zraka	Krepitev varnosti za invalidne osebe	Obnovitev zaupanja v javni prevoz
20 let EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI	Cenovno dostopen prevoz za družbeno integracijo in participacijo	Aktivna mobilnost	Izboljšanje cestne varnosti	Premik v smeri aktivne mobilnosti
Povezava z drugimi pobudami EU	Rekreacijsko območja v mestnih okoljih	Mikromobilnost	Varnost kolesarjev in pešcev	Izboljšave kakovosti zraka
Letošnja področja	Reševanje problema hrupa in onesnaženosti zraka		Varnostni predpisi za e-skiroje	
	NAJBOLJŠA PRAKSA	NAJBOLJŠA PRAKSA	NAJBOLJŠA PRAKSA	NAJBOLJŠA PRAKSA
	Zagotavljanje prostora	Zmanjševanje emisij v mestnih središčih	Pozornost ranljivim skupinam	Varnostni ukrepi v javnem prevozu
	15-minutno mesto	Omejevanje dostopa avtomobilov do mestnega središča	Osveščanje s premikanjem perspektiv	Aktivna mobilnost med COVID-19
	Strategije za zmanjšanje prometnega hrupa in onesnaževanja zraka	Kombiniranje ukrepov z načrtom trajnostne mobilnosti v mestih	Odprte izmenjave z invalidnimi osebami za spodbujanje empatije	Pospešitev načrtov trajnostne mobilnosti v mestih
		Sproščanje prostora za aktivno mobilnost	Območja, rezervirana za pešce	
		Spodbujanje aktivne mobilnosti	Umirjanje prometa in nižanje omejitev hitrosti v mestu	

Avtorji

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1

Varno in zdravo s trajnostno mobilnostjo

Tema EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** za leto 2021 je »Varno in zdravo s trajnostno mobilnostjo«. Letošnja tema je posvečena težavam, s katerimi sta se Evropa – in svet – soočila zaradi pandemije COVID-19. Nanaša se tudi na priložnosti za spremembo, ki izhajajo iz te zdravstvene krize, ki v Evropi nima primere.

Mesta in mestne administracije so se kreativno in prožno odzivale na pandemijo. Letos EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** slavi prilagodljivost mest in njihove dosežke, hkrati pa želi ohraniti ta zagon. Trende, ki so se začeli lansko leto, na primer večja aktivna mobilnost in uporaba mobilnosti z nizko ali nično emisijo, je treba še dodatno spodbujati.



Projekt EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI je aktiven

Čeprav je bil COVID-19 velika težava za agencije, mestne uradnike, regionalne administracije in zasebna podjetja na področju mobilnosti, je bilo število prijav za EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** leta 2020 drugo najvišje v vsej zgodovini s sodelovanjem skoraj 3000 mest iz 53 držav. Kampanja želi sedaj spodbuditi vse pretekle in prihodnje udeležence, da se pridružijo 20-letnici EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI**, ki letos poteka pod geslom: »Živi zdravo. Potuj trajnostno.« Ljudi spodbujamo k ohranjanju fizičnega in duševnega zdravja med raziskovanjem lepot svojega mesta, regije ali države, kakor tudi k temu, da pri izbiri prevoznega sredstva upoštevajo okolje in zdravje drugih.

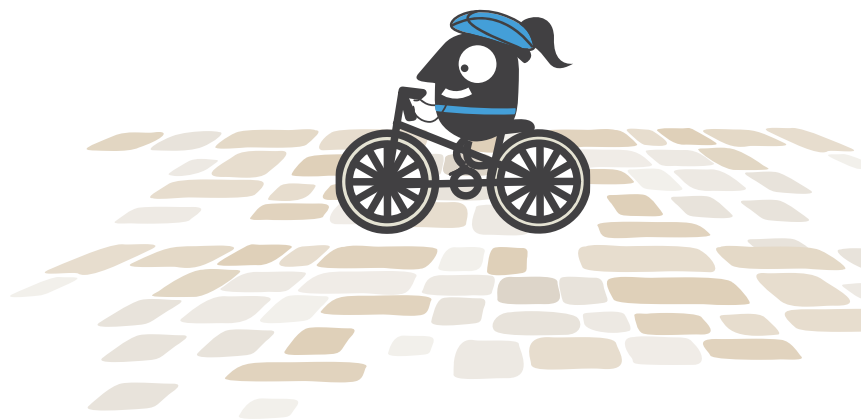
Kako lahko sodelujete?

Lokalne oblasti, izobraževalne ustanove, podjetja in nevladne organizacije se lahko EVROPSKEMU TEDNU **MOBILNOSTI** pridružijo na več načinov. Sodelujete lahko v glavnem tednu kampanje, med 16. in 22. septembrom in predložite svoj UKREP ZA **MOBILNOST**, povezan s pobudami za trajnostno mobilnost skozi celo leto. Ne glede na to, kaj počnete na področju zdravega, varnega in trajnostnega prevoza, poročajte o tem na svojih družbenih omrežjih in v objavah označite sekretariat kampanje, s čimer bomo o dogajanju obveščeni. Poglejte spletno stran kampanje (www.mobilityweek.eu) in uradne profile družbenih omrežij na Facebooku in Twitterju in Instagramu.

Follow the campaign:   

Ste v svojem mestu, podjetju ali v nevladni organizacije dosegli kaj vzornega in izrednega na področju trajnostne mestne mobilnosti? Za svoje izredno delo lahko dobite nagrado v okviru kampanje EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI**. Vaš UKREP ZA **MOBILNOST** bi lahko vključili v spletni seminar na ravni EU in tekmovanje prek družbenih omrežij, s čimer bi se predstavili še širšemu občinstvu.

Prav tako vam svetujemo, da se prijavite za letno nagrado za najboljši načrt trajnostne mobilnosti v mestih: nagrade EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** za manjše in večje kraje, nagrada za načrt trajnostne mobilnosti v mestih in nagrada EU za varnost v mestnem cestnem prometu. Nagrade EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** za manjše in večje kraje se podeljujejo za izredne dosežke mest v glavnem tednu kampanje (16.–22. september). Nagrada za načrt trajnostne mobilnosti v mestih se podeljuje za odličnost na področju trajnostnega načrtovanja mestne mobilnosti na podlagi smernic za načrt trajnostne mobilnosti v mestih Evropske komisije. Nagrada EU za varnost v mestnem cestnem prometu se podeljuje za izredne in inovativne dosežke lokalnih oblasti pri zagotavljanju varnejšega mestnega okolja. Dodatne informacije so na voljo na spletni strani kampanje.



Letos se oziramo nazaj na dve uspešni desetletji vseevropske kampanje, ki stalno podpira lokalne pobude pri njihovih prizadevanjih za varnejša, bolj zelena, bolj vključujoča in lažje dostopna mesta.

Od začetka tisočletja se je tisoče inštitucij, podjetij, nevladnih organizacij in mest pridružilo EVROPSKEMU TEDNU **MOBILNOSTI** z željo, da bi pomagali izboljšati mestno okolje. Na začetku te poti je imela EU samo 15 držav članic. Kupovanje vozovnic za vlak prek spleta je bila inovativna ideja, pametni telefoni in mobilni internet pa so obstajali samo v naših najbolj norih sanjah. 20 let kasneje lahko potujemo po mestih z enim samim plačilom z uporabo rešitev mobilnosti kot storitve ali pa naročimo taksi s pritiskom na gumb v mobilni aplikaciji. Ali pa lahko skočimo na električni skiro v skupni rabi. V vsej Evropski uniji se lahko premikamo s pomočjo zemljevida v aplikaciji z omogočeno storitvijo GPS, hkrati pa poslušamo glasbo prek brezžičnih slušalk, in vse to za delček nekdane cene. Čeprav je tehnologija spremenila življenja vseh, kar zadeva mestno mobilnost, pa izzivi onesnaževanja ter varne in trajnostne mobilnosti ostajajo nespremenjeni.

Povezava z drugimi pobudami EU

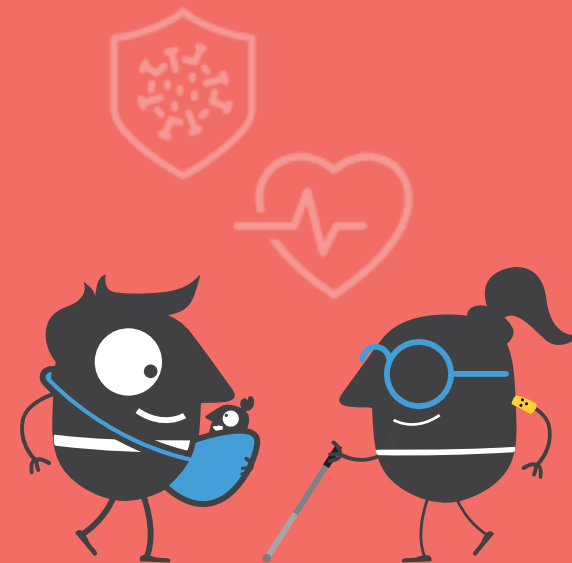
EVROPSKI TEDEN MOBILNOSTI poteka med 16. in 22. septembrom vsako leto, druge večje pobude EU pa prav tako tvorijo integralni del evropskega letnega cikla, vključno z zelenim tednom EU, tednom trajnostne energije EU, evropskimi dnevi raziskav in INOVACIJ, evropskim letom železnice, evropskim tednom športa in s tem povezano kampanjo HealthyLifestyle4All ter evropskim tednom aktivnega in zdravega staranja. EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** bo objavil primere UKREPOV ZA **MOBILNOST** na spletni strani kampanje in socialnih omrežjih, povezanih s temi tematskimi kampanjami EU.

Ta evropska pobuda podpira uporabo javnega prevoza kot učinkovite, cenovno dostopne mobilne rešitve z nizko emisijo za vsakogar. Trdno prepričanje je bilo ponazorjeno z videoposnetkom #LovePublicTransport na vrhuncu pandemije COVID-19. Zato je EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** tesno povezan z evropskim letom železnice 2021, saj je skupni cilj spodbujati ljudi k trajnostni mobilnosti. Železnica je ena najvarnejših in najbolj trajnostnih prevoznih sredstev na vsej celini. EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** spodbuja sodelujoča mesta, naj se povežejo z evropskim letom železnice in v tednu kampanje spodbujajo potovanja z vlakom.

Naša kampanja spodbuja mesta tudi, da pristopijo k Evropskemu podnebnemu paktu in skupaj zgradijo bolj zeleno Evropo. V okviru evropskega zelenega dogovora pakt zagotavlja platformo za izmenjavo informacij, razprave in ukrepanje glede podnebne krize, evropskim pobudam in podnebnim gibanjem pa zagotavlja tudi podporo za rast in konsolidacijo.

Letošnja področja

V skladu z letošnjo temo »Varno in zdravo s trajnostno mobilnostjo« so štiri osrednja področja duševno in telesno zdravje, varnost in odziv na COVID-19. V naslednjem dokumentu boste našli kratek oris dejstev in števil, kakor tudi primere najboljše prakse, povezane z vsakim od teh področij. Nobeno naključje ni, da je duševno zdravje prednostno področje, saj EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** zagovarja osredotočenje na odnose med duševnim zdravjem in mestno mobilnostjo – problem, ki se je med pandemijo še okrepil. Drugo prednostno področje je telesno zdravje, ki vključuje vpliv onesnaženosti zraka in hrupa ter koristi aktivne mobilnosti. Področje varnosti osvetljuje nedavno dogajanje na področju prometne varnosti, vključevanja oseb z zmanjšano mobilnostjo in obsežni ukrepi za zagotavljanje cestne varnosti v mestnem okolju. V tem oddelku je izpostavljen tudi odziv mestnih administracij na pandemijo COVID-19, osredotoča pa se na pozitivne vidike pandemije glede mestne mobilnosti in pomen ponovne pridobitve zaupanja v javni prevoz.



2 Duševno zdravje

DEJSTVA IN ŠTEVILKE

Duševno zdravje je eno osrednjih področij letošnje teme in poudarja vidik, ki ga pogosto spregledamo: prevoz lahko bistveno vpliva na duševno stanje in dobro počutje ljudi.

Ljudem omogoča medsebojno povezovanje in ohranjanje stikov, omogoča jim dostop do poklicnih in izobraževalnih priložnosti ter prostočasnih dejavnosti izven svojega doma in jim zagotavlja večjo prožnost. Starejšim omogoča aktivni življenjski slog znotraj njihove skupnosti in raziskave kažejo, da so starostnikom prijazne politike na področju prevoza (kot na primer brezplačne avtobusne vozovnice) povezane s povečano uporabo javnega prevoza med starejšimi in zmanjšano stopnjo simptomov depresije in občutka osamljenosti. To je bilo v evropskem tednu aktivnega in zdravega staranja izpostavljeno kot pomemben dejavnik. Poleg tega je bilo dokazano, da kratke poti izboljšujejo počutje, medtem ko redna potovanja, ki trajajo med 60 in 90 minut najbolj negativno vplivajo na dobro počutje.

Počutje utesnjenosti v gneči in nezadostne informacije o potovanju lahko vodijo v poslabšanje duševnega stanja. Sposobnost gibanja je imela vedno pomembno vlogo v zdravem in izpolnjujočem življenju. Zaradi pandemije se morajo mesta še bolj potruditi, da ustvarijo mestna območja, kjer se bodo prebivalci lahko trajnostno in varno gibal, kadar koli bodo hoteli.



Poti, ki trajajo od 60 do 90 minut imajo najbolj negativen vpliv na dobro počutje



Aktivna mobilnost bistveno vpliva na zdravje

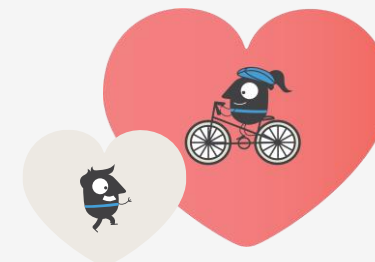
Poleg pozitivnega vpliva na zdravje ljudi kolesarjenje in hoja tudi neverjetno koristno vplivata na um. Več študij kaže, da mobilnost zmanjšuje depresijo, tesnobo in druge duševne probleme. Vadba s hojo ali kolesarjenjem pospeši pretok krvi, spodbuja sproščanje endorfinov in zmanjšuje splošno raven stresa. Že 30-minutni sprehod ali kolesarski izlet vsak dan krepi duševno zdravje. Izboljša lahko splošno počutje, kakor tudi kakovost spanja, zmanjšuje stres, tesnobo in utrujenost. Telesno aktivni ljudje imajo 30 % nižje tveganje za razvoj depresije, tistim, ki so depresivni pa ohranjanje aktivnega življenjskega sloga pomaga, da si opomorejo.

Mesta, ki podpirajo kampanje za kolesarjenje in hojo so običajno srečna, zdrava, izobražena in ekonomsko stabilna. Ti kazalci se v glavnem nanašajo na življenjski slog ljudi, ki pogosto uporabljajo trajnostna in zdrava prevozna sredstva v svojem vsakdanjem življenju. Večina lokalnih oblasti, ki razume pomen integracije aktivne mobilnosti v lokalni načrt mobilnosti, se poslužuje tudi drugih inovativnih družbenih pristopov. Prebivalci mest, kjer sta kolesarjenje in hoja priljubljena, se lahko tudi medsebojno povezujejo z enako mislečimi. Kolesarjenje in hoja pomagata krepiti duh skupnosti in občutek povezanosti.

Cenovno dostopen prevoz za družbeno integracijo in participacijo

Vedno večja cenovna nedostopnost mest vodi v spreminjanje sestave prebivalstva (gentrifikacijo) mestnih območij in njihove okolice. Predmestja, kjer je avto edini možni način prevoza, marginalizirajo tiste brez avtomobila, zlasti mlade in starejše. Družbena izolacija in odsotnost interakcij znotraj skupnosti sta povezani s slabšim zdravjem. Raziskave kažejo na jasno in močno povezavo med ravni izletov/aktivnosti in tveganjem za družbeno izključenost. Izboljšanje mobilnosti bo verjetno zmanjšalo tveganje za družbeno izključenost. Izboljšave javnega prevoza, ki ljudem ponudijo nove poti, so podcenjene in treba je priznati pomen dviga splošne vrednosti javnega prevoza v skupnosti. Po priporočilih C40 Cities (svetovna mreža mest s skupnim podnebnim pristopom za omejitev globalnega segrevanja) bi morala mesta s povezovalnim pristopom zagotoviti cenovno ugoden in dostopen sistem javnega prevoza s pregledom fizičnega načrtovanja, integrirane politike prevoznin in integriranega delovanja. Raziskave kažejo, da je pri ljudeh, ki javni prevoz ocenjujejo kot »dober«, verjetnost, da bodo lahko dostopali do javnih storitev, kot so zdravstvena oskrba, supermarketi ali izobraževanje, trikrat večja kot pri ljudeh, ki ga ocenjujejo kot »slabega«. Prav tako je manj verjetno, da bodo čutili pritisk, bodo nezadovoljni z življenjem ali bodo imeli duševne probleme.

Onkraj masovnega javnega prevoza ima aktivni in nemotoriziran javni prevoz pomembno vlogo pri krepitvi družbene vključenosti in dobrega počutja. Soseske, ki so prijazne do pešcev, spodbujajo hojo in kolesarjenje, kar omogoča več interakcij med sosedi in krepi občutek skupnosti med stanovalci, s čimer koristno vplivajo tako na duševno kot telesno zdravje.



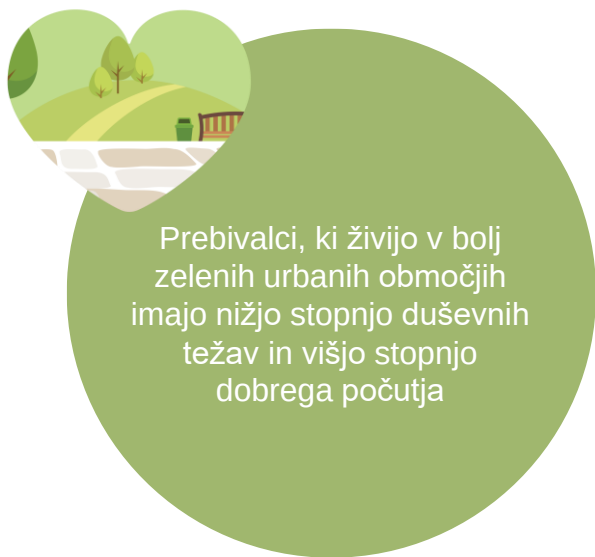
Samo 30 minutno pešačenje ali kolesarjenje na dan lahko pomaga k boljšemu duševnemu zdravju

Rekreacijsko območja v mestnih okoljih (parki, zelene površine, območja za pešce in območja brez avtomobilov)

Raziskave stalno kažejo na povezave med zelenimi površinami in pozitivnim vplivom na duševno zdravje in dobro počutje. Raziskava, opravljena med 10.000 ljudmi v Združenem kraljestvu, je pokazala, da je pri skupnostih, ki živijo na bolj zelenih mestnih območjih, večja verjetnost za manj duševnega stresa in boljše počutje, po prilagoditvi rezultatov družbeno-ekonomskim kazalcem na individualni in regionalni ravni.

02. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
03. <https://www.walkingforhealth.org.uk/get-walking/why-walk/healthy-minds>
04. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
05. <http://bic.asn.au/information-for-moving-people/social-inclusion-and-public-transport>
06. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US
07. [Access to Transport and Life Opportunities \(publishing.service.gov.uk\)](https://www.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/611111/Access_to_Transport_and_Life_Opportunities.pdf)
08. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health

Center za duševno zdravje in zasnovo mest v Združenem kraljestvu je določil štiri ključna področja za duševno zdravje, ki ga ponazarja kratica GAPS: Green places, Active places, Prosocial places, Safe places (zelena mesta, aktivna mesta, prosocialna mesta, varna mesta). Obstaja jasna povezava med dostopnimi zelenimi površinami in pozitivnim vplivom na duševno zdravje in dobro počutje. Zelena območja v bližine prebivališča lahko izboljšajo razpoloženje in služijo kot spodbuda za vadbo in začetek naravnih interakcij. Ljudje bi morali biti v okviru svoje vsakodnevne rutine dosledno, redno izpostavljeni mestni naravi, na primer z območji z nizkimi emisijami, krčenjem parkirnih mest in spreminjanjem le-teh v zelena območja ter velikimi površinami, kjer ljudje lahko vadijo in se družijo.



Reševanje problema hrupa in onesnaženosti zraka

»Pretiran hrup resno škoduje zdravju ljudi in vpliva na dnevne dejavnosti ljudi v šoli, na delu, doma in v prostem času. Lahko moti spanje, ima kardiovaskularne in psiho-fiziološke vplive, zmanjšuje učinkovitost ter sproža odzive nelagodja in spremembe v socialnem obnašanju«, kot pravi Svetovna zdravstvena organizacija. 20 % prebivalcev Evrope je izpostavljenega dolgoročnim ravnom hrupa, ki škodujejo njihovemu zdravju. To je več kot 100 milijonov ljudi v Evropi. Zaradi onesnaževanja s hrupom se vsako leto zgubi več kot 1,6 milijona zdravih let življenja – druga največja okoljska obremenitev v Evropi za onesnaženostjo zraka. Vsak peti Evropejec je ponoči redno izpostavljen ravnom hrupa, ki bi lahko bistveno škodoval njegovemu zdravju. Cilj evropskih pobud, kot na primer Evropskega zelenega tedna, ki poteka od 3. maja do 13. junija letos v več evropskih državah, je osveščanje o teh pomembnih nevarnostih za zdravje.

Trenutno cestni promet bistveno prispeva h koncentraciji zračnih onesnaževal v evropskih mestih. Čeprav evropski emisijski standardi za vozila (Euronorms) nižajo emisije izpustov, kar bo pozitivno vplivalo na kakovost zraka med sedaj in letom 2030, bodo koncentracije NO₂ in trdnih delcev še naprej negativno vplivale. Raven izpostavljenosti tem onesnaževalom je relativno visoka v mestih, kjer opazimo tudi najmočnejši vplivna javno zdravje z onesnaževanjem zraka. Zračna onesnaževala, zlasti trdni delci in dušikovi oksidi, so povezana s šibkim duševnim

zdravjem, kar sproža simptome depresije in poslabšanje depresivnih stanj v primeru dolge izpostavljenosti. Inštitucije EU želijo pregledati direktivo o kakovosti zraka, zakonodajo EU iz leta 2004. V okviru evropskega zelenega dogovora potekajo razprave o pregledu mejnih vrednosti za emisije, da bi bile bolj skladne s priporočili Svetovne zdravstvene organizacije. Ta pregled bo osnove na poročilu Drugi obeti za čist zrak, ki je bil objavljen na začetku leta 2021. To bo imelo potencial za bistveno zmanjšanje mejnih vrednosti emisij v Evropi v prihodnjih letih.



20%

Evropejec je podvrženo k dolgoročno škodljivim vplivom hrupa

09. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health
10. <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise>
11. <https://www.eea.europa.eu/articles/noise-pollution-is-a-major>
12. <https://www.eugreenweek.eu/>
13. CE Delft 2020, Air pollution and transport policies at the city level, Module 2: policy perspectives, Delft: CE Delft.
14. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412018305932>
15. https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature_en

NAJBOLJŠA PRAKSA

Obstaja več priložnosti za tako zasnovano mesto, ki integrira telesno dejavnost v vsakdanje življenje ljudi, s čimer se spodbuja njihovo duševno zdravje. Lahko se sprejme ukrepe, ki pomagajo integrirati vadbo in družbeno interakcijo za spodbujanje duševnega zdravja ljudi – od zagotavljanja dostopnega, praktičnega, varnega, aktivnega prevoza do postavitve zunanjih telovadnih orodij.

Ljudem koristi občutek varnosti in udobja, ko se gibljejo po svoji soseski, in k temu lahko veliko prispeva zasnova mesta. Primerna ulična osvetlitev in nadzor, jasne oznake, ki ljudem z demenco omogočajo gibanje po soseski, in zasnova človeku prijaznih stanovanjskih, trgovinskih in industrijskih poti, so dobri primeri pomembnih intervencij na področju zasnove mesta.



Zagotavljanje prostora

Med kampanjo EVROPSKI TEDEN **MOBILNOSTI** je bilo v zadnjih 20 letih organiziranih veliko lokalnih dejavnosti za spodbujanje hoje in kolesarjenja na mestnih območjih. Lokalne oblasti organizirajo dneve brez avtomobila tako, da del mestnega središča zaprejo za zasebna vozila, prostor pa izkoristijo za organizacijo različnih prireditev za spodbujanje trajnostne mestne mobilnosti. Bolgarsko mesto Varna je leta 2020 organiziralo dan brez avtomobila, ko je bil na glavni mestni promenadi za en dan prepovedan promet, ulice pa so postale območja, kjer so prebivalci uživali v skupnem, aktivnem preživljanju časa. Skupaj z bolgarskim mestom je tisoče mest po Evropi organiziralo dneve brez avtomobila in podobne dejavnosti za zmanjšanje prometa v okviru kampanje, da bi izpostavili problem pomanjkanja prostora za aktivno mobilnost in družbeno interakcijo.

Raziskovalni in inovativni projekt MORE v okviru Obzorje 2020 razvija oblikovne koncepte, ki spodbujajo ulično aktivnost in zmanjšujejo promet ob upoštevanju potreb vseh uporabnikov cest, vključno z aktivnimi uporabniki in pešci. V pilotnih mestih, kot so Budimpešta, Konstanca in Lizbona, MORE ulice obravnava kot »ekosisteme« in preskuša svoja orodja za zasnovo cestnih površin za različne namene, na primer za premikanje po območju, kakor tudi za nakupovanje, socializacijo in rekreacijo.

15-minutno mesto

»15-minutno mesto« ljudem omogoča, da za zadostitev svojih potreb zadostuje le kratek sprehod ali vožnja s kolesom. Gre za ponovno povezovanje ljudi z njihovim lokalnim območjem in decentralizacijo mestnega življenja in storitev. Koncept 15-minutnega mesta izvira iz Pariza, kjer želi mestna administracija Parižanom to, kar potrebujejo, zagotoviti na ali blizu njihovega domačega praga, da se zagotovi »ekološka preobrazba« glavnega mesta v skupek sosesk. S tem bi se zmanjšalo onesnaževanje in stres, ustvarile bi se družbeno in ekonomsko mešane četrti za splošno izboljšanje kakovosti življenja stanovalcev in obiskovalcev.

Špansko mesto Vitoria-Gasteiz, ki je bilo leta 2012 razglašeno za evropsko zeleno prestolnico si več desetletij prizadeva ustvariti zelena območja v mestnem središču in zeleni pas okoli njega. 98 % stanovalcev živi znotraj 3-km območja okoli zelenega pasu. Gre za velik projekt, ki povezuje zeleni prostor okoli celotnega mesta. Zeleni pas ni postal le središče biotske raznovrstnosti, ampak tudi priljubljeno mesto za rekreacijo, saj zagotavlja prostor za telesno aktivnost, druženje in stik za naravo, kot na primer opazovanje ptic in ekološko kmetovanje. Ukrepi Vitoria-Gasteiz za pozelenitev mesta gredo z roko v roki s politikami za bolj trajnostne oblike prevoza.



Nekatera mesta na Švedskem želijo narediti še korak naprej in postati 1-minutna mesta. Ideja se je porodila v Stockholmu, ampak druga mesta v državi se želijo pridružiti pobudi, ki vključuje postavitve lesenega pohištva na prazna parkirna mesta na ulici. Lokalna skupnost lahko celo vpliva na zasnovo in postopek izdelave pohištva. Ta dejavnost spodbuja občutek pripadnosti skupnosti in pomaga pri oblikovanju soseske tako, da ulice odvzame motoriziranemu prometu.

16. <https://www.roadspace.eu/>

17. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>

18. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit_final.pdf

19. [Swedish cities aim to become 1-minute cities | TheMayor.EU](#)

Strategije za zmanjšanje prometnega hrupa in onesnaževanja zraka

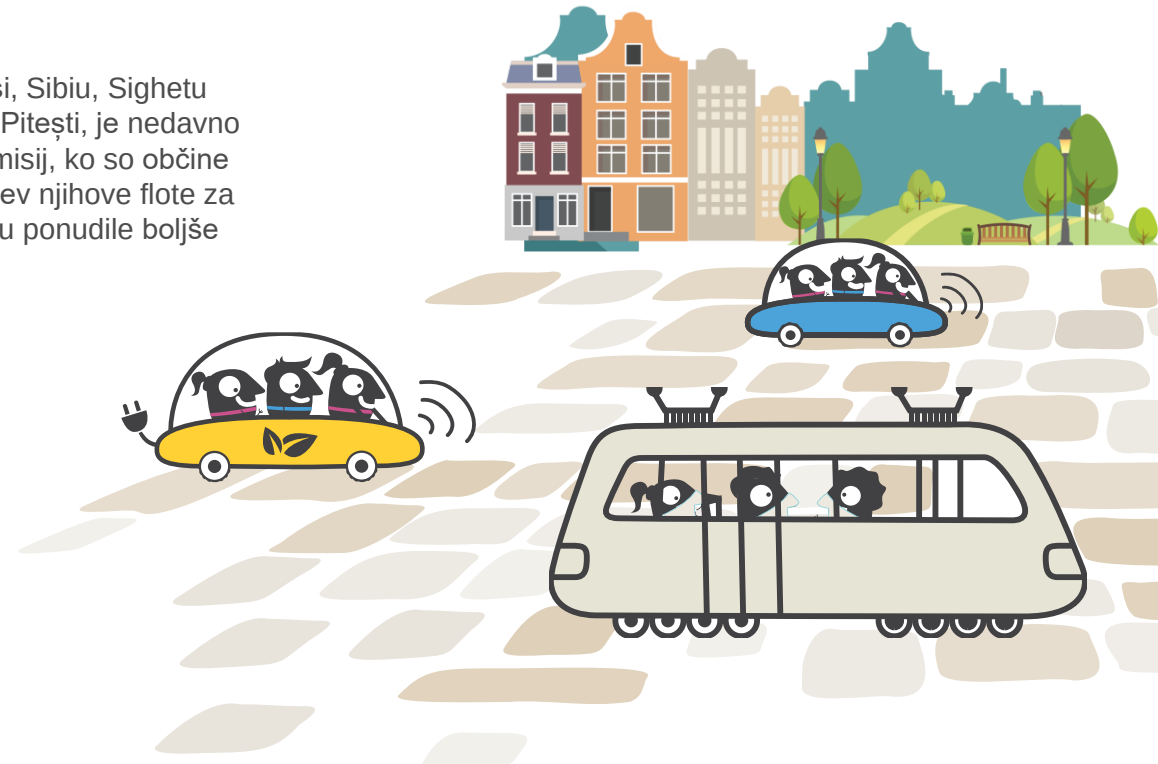
Projekt Phenomena (Ocena potencialnih koristi za zdravje iz naslova ukrepov za zmanjšanje hrupa v EU), financiran iz sredstev EU, si prizadeva določiti ukrepe za zmanjšanje obremenitve okoljskega hrupa na zdravje. Njihove začetne ugotovitve kažejo, da bi bilo treba prekomerno onesnaževanje s hrupom integrirati v načrtovanje mest. Možne rešitve vključujejo strategije omejevanja hitrosti na celotnem mestnem območju ali uporabo komercialnih stavb kot protihrupnih pregrad. Premik v smeri preprečevanja hrupa, na primer s spodbujanjem trajnostnih oblik prevoza, kakršni sta hoja in kolesarjenje, je bistven za doseg potrebnega dolgoročnega zmanjšanja hrupa. Rešitve vključujejo predpise o dostopu vozil do mest, območja za pešce, znižanje omejitev hitrosti v mestu in omogočanje uporabe aktivne mobilnosti.

Medregionalni projekt CHIPS (inovativne kolesarske avtoceste za pameten prevoz ljudi in prostorsko planiranje), financiran iz sredstev EU, je razvil in promoviral kolesarske avtoceste kot učinkovito in stroškovno ugodno nizkoogljeno rešitev za vožnjo do in od zaposlitvenih središč. Projekt je razvil rešitve, ki so mestom in regijam lahko v pomoč pri vzpostavljanju kolesarskih avtocest kot novega proizvoda na področju mobilnosti. Take rešitve lahko presežejo fizične in vedenjske prepreke, ki preprečujejo, da bi ljudje za pot na delo uporabljali kolesarske avtoceste, in okrepitev sinergij med kolesarskimi avtocestami in drugimi prevoznimi sredstvi.

Zmanjšanje onesnaževanja zraka zaradi prevoza na mestnih območjih se doseže predvsem z omejevanjem prometa, ki onesnažuje. Barcelonski koncept »super blokov«, s katerim se ustvarijo otoki brez avtomobilov s preusmeritvijo prometa okoli območij z več stanovanjskimi bloki, je dosegel bistveno zmanjšanje hrupa in onesnaženosti zraka v mestu od njegove uvedbe leta 2016. Lokalna oblast zdaj načrtuje obsežno razširitev tega koncepta in po načrtu naj bi Barcelona v naslednjem desetletju svoje celotno središče pretvorila v bolj zeleno območje, prijazno pešcem in kolesarjem, skoraj povsem brez zasebnih vozil. V španski prestolnici Madridu so poskusili z uvedbo območij z nizkimi emisijami v okviru njihovega načrta trajnostne mobilnosti v mestih. Posledica je bilo drastično, 15-odstotno zmanjšanje onesnaženosti z dušikovim dioksidom v pičlih treh mesecih po vzpostavitvi območij z nizkimi emisijami.

Več romunskih mest, med drugim Iași, Sibiu, Sighetu Marmației, Suceava, Târgu Mureș in Pitești, je nedavno naročilo moderne e-avtobuse brez emisij, ko so občine sprejele bolj zelene rešitve za razširitev njihove flote za javni prevoz in lokalnemu prebivalstvu ponudile boljše

storitve. V skladu z novo objavljeno raziskavo C40, lahko zajetne zelene naložbe v javni prevoz zmanjšajo onesnaževanje zaradi prevoza za do 45 %, emisije iz mestnega prometa pa lahko znižajo za več kot polovico do leta 2030. Na podlagi nove strategije za trajnost in pametno mobilnost Evropske komisije bo 100 evropskih mest postalo podnebno nevtralnih in vsaj 100 milijonov vozil brez emisij se bo vozilo po evropskih cestah, da bodo izpolnjeni cilji glede kakovosti zraka in podnebni cilji na vsem kontinentu v okviru evropskega zelenega dogovora.



20. https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Phenomena_project_summary.pdf
21. <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>
22. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P13)
23. <https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf>

3

Telesno zdravje

V skladu z dolgo tradicijo spodbujanja aktivne mobilnosti kot dela agende EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** je telesno zdravje še en glavni sestavni del trajnostne mestne mobilnosti. Poleg tega igra ključno vlogo tudi minimalizacija negativnih učinkov, povezanih s prometom, kot na primer emisije iz izpušnih cevi.

DEJSTVA IN ŠTEVILKE

Kakovost zraka

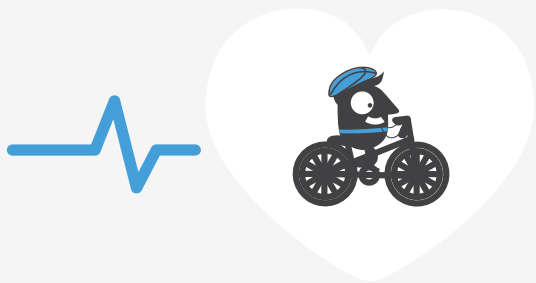
Škodljiv vpliv onesnaženosti zraka dokazuje nedavna študija Svetovne zdravstvene organizacije, ki ocenjuje, da na letni ravni zaradi onesnaženosti z drobnimi delci v EU27+Združeno kraljestvo predčasno umre 376.000 ljudi. Vseeno pa se je število smrti, povezanih z onesnaženostjo z delci, v zadnjih 30 letih prepolovilo. Opazimo lahko bistvene spremembe v zvezi z zmanjšanjem onesnaženosti zraka, uporabo rešitev aktivne mobilnosti, novimi prevoznimi sredstvi, kot na primer električnimi kolesi, kakor tudi prizadevanji za povečanje območij za pešce in zelenih površin v mestih. Evropska mesta, kot sta København in Amsterdam, so se zavezala, da bodo do leta 2030 celotno floto javnega prevoza zamenjala za električna vozila. Poleg tega se je Dunaj odločil za uporabo avtobusov na alternativni pogon v kombinaciji s politikami, ki spodbujajo uporabo javnega prevoza, s čimer je modelni delež javnega prevoza zrasel na 39 %, je pa vir le 6 % emisij CO₂, ki v celotnem mestu prihajajo iz prometa.



376k

prezgodnjih smrti
letno je posledica
povečanja škodljivih
drobnih delcev v
zraku od leta 1990





Uporabniki koles za dnevne poti imajo 46% nižjo verjetnost za razvoj srčno-žilnih bolezni in 45% nižjo verjetnost za razvoj rakavih obolenj

6x

Prodaja koles se je v zadnjem desetletju povečala za šestkrat

Starostna skupina od 65-69 let je največji uporabnik e-koles

Aktivna mobilnost

Aktivna mobilnost namesto potniških vozil ima lahko dva pozitivna učinka: izboljšanje telesnega zdravja in zmanjšanje emisij iz izpušnih cevi. Petletna britanska študija je ugotovila, da je pri ljudeh, ki se na delo vozijo s kolesom, tveganje za smrt zaradi srčnih bolezni 52 % nižje, tveganje za smrt zaradi raka pa 40 % nižje. Ugotovljeno je bilo tudi, da je bilo pri preiskovancih 46 % nižje tveganje za razvoj srčnih bolezni in 45 % nižje tveganje za pojav raka.

V ekonomskem smislu sedeči življenjski slog ne samo škoduje zdravju, ampak v Evropski uniji povzroča tudi ekonomsko škodo, ki znaša več kot 80 milijard evrov letno. Cilj Evropskega načrta za boj proti raku je zmanjšati število smrti zaradi raka, ki ga poleg drugih dejavnikov povzroča tudi okoljsko onesnaževanje. Načrt je tesno povezan z zelenim dogovorom in njegovim delovnim načrtom za nično onesnaževanje, da bi v državah članicah spodbudil ukrepe proti onesnaževalom za zagotovitev čistejšega zraka z izboljšanim spremljanjem, modeliranjem in načrti za ciljno kakovost zraka.

Zmanjšana mobilnost lahko tudi bistveno vpliva na starejše. Ta izziv je bil opredeljen v Evropskem tednu aktivnega in zdravega staranja. Poleg tega se ta evropska pobuda ukvarja s tem problemom v okviru projekta »Povezana vitalnost«, financiranim iz sredstev EU. Podrobneje je obravnavano kolesarjenje v okviru EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI. Poleg strukturnih sprememb lahko tudi tehnološki napredek spodbudi aktivno mobilnost. Za številne starejše ljudi je kolesarjenje fizično bolj zahtevno, zato lahko povečana

ponudba električnih koles po ugodnejših cenah koristi tej starostni skupini. Opaziti je splošno povečanje povpraševanja, saj se je prodaja povečala za šestkrat v enem desetletju, predvideva pa se, da se bo podvojila tudi med letoma 2020 in 2025. V skladu z nedavnimi študijami V Nemčiji, ima starostna skupina 65–69 let največ električnih koles, 16 %. Polovico vseh poti z električnimi kolesi v Nemčiji opravijo starejši od 60 let, 29 % vseh poti z električnimi kolesi opravijo starejši od 70 let. Omenjena starostna skupina dnevno z električnimi kolesi prevozi štiri do osem kilometrov več kot z »normalnimi« kolesi, kar je 70 % več.

Mikromobilnost

Poleg električnih koles je v zadnjem času v mestnih središčih po Evropi trend tudi izposoja koles in električnih skirojev ki so prosto razporejeni – znano tudi pod imenom rešitev mikromobilnosti. Veljajo za hitro in čisto rešitev za zmanjšanje emisij v mestnih središčih, hkrati pa zagotavljajo hitro alternativo, s katero opravimo pot od točke A do točke B v mestnem okolju. Medregionalne ocene v Bukarešti navajajo, da lokalni ponudnik e-skirojev »Flow« trdi, da vsako vozilo v svojem življenjskem ciklu zmanjša emisije za do 3.500 kg ogljika. Ali je te številke mogoče doseči ali ne, je odvisno od trajnosti in dolžine uporabe. V skladu z neko študijo se e-skiro lahko aktivno uporablja samo 28 dni, potem pa ga je treba zavreči. Vseeno pa je treba poudariti, da imajo e-kolesa in e-skiroji nično emisijo iz izpušne cevi in nadgrajujejo ponudbo mobilnosti v mestnih okoljih. Če se vozila vzdržuje in popravlja in se jih zbira na ekološki način, te rešitve nudijo sprejemljivo alternativo.

25. https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241

26. [https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)

27. https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf

28. <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>

29. https://www.researchgate.net/publication/324467512_Older_E-bike_Users_Demographic_Health_Mobility_Characteristics_and_Cycling_Levels

30. <https://www.interregeurope.eu/e-mopoli/news/news-article/10851/news-micromobility-bucharest-sustainable-transport/>

31. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich>

32. <https://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet/emissionen/co2-bilanz-von-e-scooter-sharing-ermittelt/17843334>

Zmanjševanje emisij v mestnih središčih

Zmanjševanje emisij v evropskih mestnih središčih koristi zdravemu življenju. Odličen primer, ki je bil priznan tudi kot vzoren UKREP ZA **MOBILNOST** v EVROPSKEM TEDNU **MOBILNOSTI**, je pobuda Q-Park: parkiraj in se pelji. Ta zasebni belgijski ponudnik parkirnih storitev nudi vsak konec tedna 50 % popust za parkiranje pri železniški postaji »Antwerp Berchem«. Parkirišče se priročno nahaja pri obvoznici, da se zmanjša uporaba avtomobilov v mestnem središču.

Omejevanje dostopa avtomobilov do mestnega središča

Začasni ali stalni predpisi o dostopu vozil v mesto (Urban Vehicle Access Regulations, UVAR) so še en ukrep za omejitev avtomobilskega prometa v mestnih središčih. Sem sodi vse od začasnih omejitev do omejitev na vozila z nizkimi emisijami v nekaterih conah ali celo prepoved dostopa za vsa zasebna vozila na določenih območjih. Vzpostavitev UVAR je dolg postopek, na voljo pa so tudi manjše in hitreje rešitve. Bordeaux in Pariz sta vzpostavila strategijo za dan brez avtomobila vsako prvo nedeljo v mesecu v letu 2021 z uvedbo območij brez avtomobilov v določenih predelih. Od januarja do marca poteka preskušanje koncepta v zahodnem delu mestnega središča Bordeauxja. Od aprila dalje se območje razširi proti severu in jugu. Pravila veljajo med 10h in 18h ali 19h. Ta redni dogodek zagotavlja predvidljivost in preprečuje bistvene motnje v poteku prometa na večji skali.

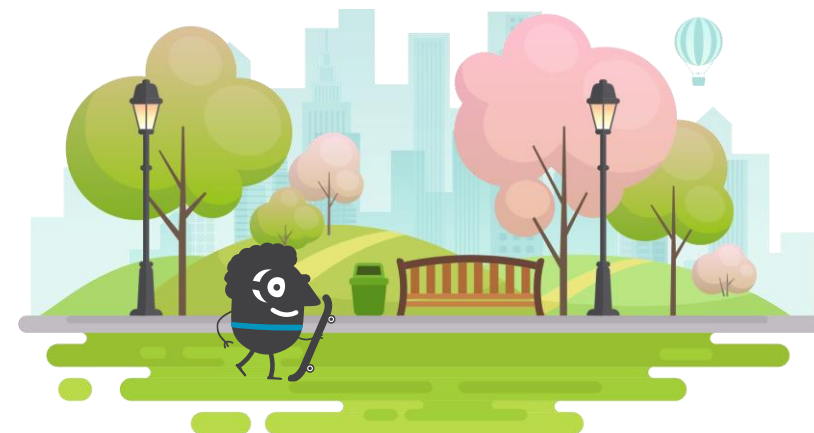


Krakow, Poland

V Krakovu na Poljskem so spremenili pravila glede parkiranja na več mestnih trgih. Na te spremembe so se protestno odzvali lastniki trgovin in operaterji parkirišč. Sovražnost pa je pojenjala v roku nekaj mesecev, ko lastniki trgovin in parkirišč niso utrpeli nobenih bistvenih ekonomskih izgub, ljudje pa so običajno preživeli več časa na predelanem območju. Več kot 75 % vprašanih si ne želi vrniti v prejšnje stanje. Poudarili so, da so »še posebno zadovoljni, ker na teh območjih ni avtomobilov, hkrati pa uživajo v strukturi pokrajini, zgodovinskih stavbah in splošnem vzdušju«. Ti primeri iz zgoraj omenjenih mest so le majhen delež skupnih prizadevanj evropskih mest za dekarbonizacijo.

Kombiniranje ukrepov z načrtom trajnostne mobilnosti v mestih

Priprava načrta trajnostne mobilnosti v mestih, ki je dolgoročen, vse obsegajoč, integriran načrt mobilnosti za celotno funkcionalno mestno območje, zagotavlja jasne dolgoročne cilje s holističnim pregledom izzivov na področju mobilnosti, ob obravnavi celotne prometne mešanice za zmanjšanje zunanjih vplivov, ki škodujejo ljudem in okolju. Budimpešta je izpostavila pomembnost načrta trajnostne mobilnosti v mestih kot ključa do bolj usklajenega pristopa različnih deležnikov od občinskih oddelkov in državnih predstavnikov do prevoznih podjetij. Ta koordinacija zagotavlja kolektivno podporo, ki je potrebna za vzpostavitev načrta trajnostne mobilnosti v mestih. Več informacij o načrtu trajnostne mobilnosti v mestih je na voljo na ELTIS platformi in v smernicah za razvoj in vzpostavitev načrta trajnostne mobilnosti v mestih.



33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>
34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>
35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf>
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P16)

Sproščanje prostora za aktivno mobilnost

Telesno dejavnost je mogoče spodbujati z zagotavljanjem zelenih mestnih površin, ki nudijo prostor za tek, jogo ali uživanje v naravi in soncu – in pomagajo nižati površinsko temperaturo asfaltnih ulic ali stavb, saj drevesa in grmičevje zagotavljajo senco. Primeri iz Gothenburga na Švedskem kažejo, da je temperatura v mestnem parku 4 °C nižja kot na pozidanem mestnem območju. Poleg tega drevesa in drugo zelenje nižajo raven CO2, zagotavljajo naravni habitat za živali in celo višajo vrednost okoliških nepremičnin. Še en primer prihaja iz Pariza. Francoska prestolnica želi izkoristiti priložnosti za zelenitev mesta tako, da bodo posadili 170.000 dreves, oblikovali bodo glavno zeleno os in 30 hektarjev površine bodo namenili parkom in vrtovom. Glede na to, da Pariz že ima 500.000 dreves, bi načrt, ki naj bi ga izvedli do leta 2026, število dreves povečal za približno 25 %.

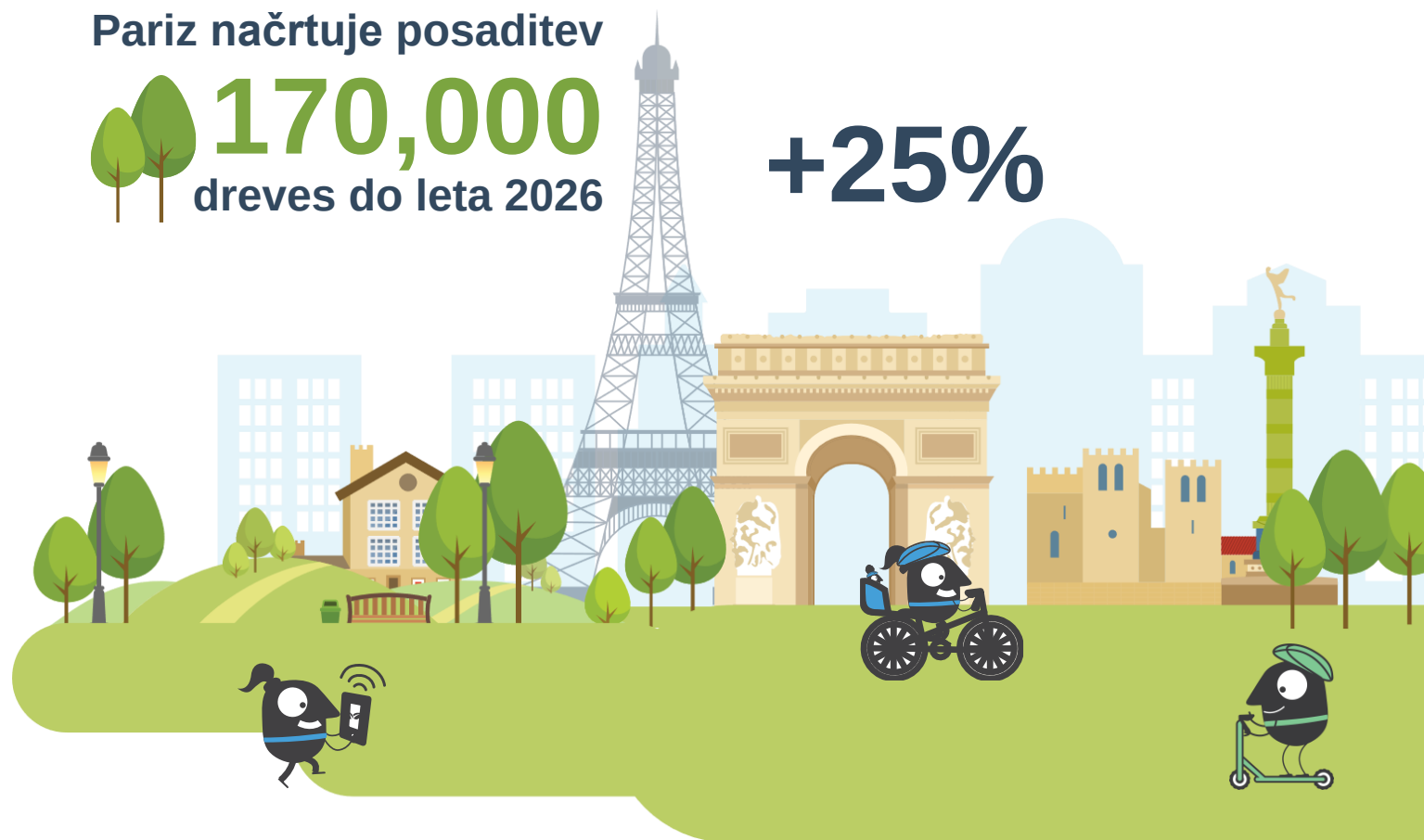
Spodbujanje aktivne mobilnosti

Spodbujanje aktivne mobilnosti ima lahko bistven vpliv. V številnih državah so sheme spodbud že dolgo znane, na primer »s kolesom na delo« v Združenem kraljestvu, ki nudi davčne olajšave za izposojanje ali nakup koles in zadevne opreme. Podobne primere najdemo v Belgiji, državi, ki je nagnjena k uporabi avtomobila in ki goji globoko naklonjenost profesionalnemu kolesarjenju. »Fietzersbond« (nizozemsko govoreča skupina zagovornikov kolesarjenja za Flandrijo in Bruselj) je pripravil izziv za delodajalce, da bi spodbujali aktivno mobilnost z beleženjem kilometrov prek aplikacije in bi spodbujali skupinsko kolesarjenje s prireditvami in nagradami s ciljem motivirati zaposlene.

Pariz načrtuje posaditev

170,000
dreves do leta 2026

+25%



37. <https://www.thelocal.fr/20201022/paris-to-plant-170000-new-trees-and-turn-key-spots-into-urban-gardens/>

38. <https://www.biketowork.be/en/news>

4

Varnostni ukrepi

V tem poglavju tematskih smernic si bomo poglobljeje ogledali varnostne ukrepe, razdeljene na dva oddelka: varnost prevoza, na primer varnostni ukrepi za ljudi z zmanjšano mobilnostjo; in cestna varnost. Slednje vključuje mere za preprečevanje prometnih nesreč in smrtnih žrtev.

DEJSTVA IN ŠTEVILKE

Krepitev varnosti za invalidne osebe

Približno 15 % ljudi v EU je invalidnih in glede na demografijo se bo ta delež verjetno še povečal. Zato je Odbor za transport Evropskega parlamenta določil več težav, s katerimi se srečujejo osebe z zmanjšano mobilnostjo, slepi in slabovidni pri uporabi storitev javnega prevoza. Nanašajo se predvsem na večje težave pri dostopu ob prestopanju in na medmodalnih vozliščih ter na pomanjkljive informacije glede dostopnosti lokalnega prevoza. Če so te informacije na voljo, pogosto niso v pravi obliki, na primer v Brajevi pisavi ali v obliki zvočnega zapisa.

~15%

ljudi v EU so
osebe z
oviranostjo



Izboljšanje cestne varnosti

Evropske države članice si prizadevajo za cilj »nič smrtnih žrtev na cesti« – ali »Vizija nič«, kot je opredelila Evropska komisija. Število smrtnih žrtev se je znižalo zahvaljujoč varnostnim pasovom in drugi zakonodaji EU s področja varnosti, tehnološkemu napredku v avtomobilski industriji in strožjim nacionalnim pravilom glede omejitev hitrosti. Leta 2001 je v prometnih nesrečah umrlo skoraj 55.000 ljudi; do leta 2018 se je ta številka zmanjšala za več kot 50 %.

Varnost kolesarjev in pešcev

38 % vseh nesreč s smrtnim izidom se zgodi na mestnih cestah. Zato je cilj teme EVROPSKEGA TEDNA MOBILNOSTI za 2021 osveščanje o tragični številki 9.500 smrtnih žrtev v letu 2018 . Več kot 50 % teh smrtnih žrtev je med kolesarji in pešci. Obstaja jasna vzročna povezava med hitrostjo avtomobila in resnostjo poškodbe kolesarja ali pešca. Izkazalo se je, na primer, da ima pešec 90 % možnosti, da preživi, če ga zadane avto, ki vozi s hitrostjo 30 km/h ali manj, samo 50 % možnosti pa ima, da preživi udarec pri hitrosti 45 km/h in skoraj nobene možnosti preživetja pri hitrosti 80 km/h ali več .

Kolesarji in pešci ostajajo najbolj občutljiva skupina v mestnem prometu. Kot je razvidno iz Delovnega dokumenta služb Komisije o Okviru politike EU za varnost v cestnem prometu za obdobje 2021–2030 – naslednji koraki v smeri »vizije nič«, sta cestna infrastruktura in okolica dejavnika, ki prispevata k več kot 30 % nesrečam . Primeri najboljše prakse v naslednjem poglavju izpostavljajo infrastrukturne rešitve iz vse Evrope.

Varnostni predpisi za e-skiroje

Mikromobilne rešitve, kot na primer izposoja e-skirojev, so po vseh evropskih mestnih središčih zrasle kot gobe po dežju. Obstajajo pa ogromne razlike v regulativnih okvirih. Medtem ko nekatera mesta predpisujejo omejitev hitrosti 20 km/h, druga omogočajo višje hitrosti. Več držav EU je sprejelo zakonodajo, ki od uporabnikov e-skirojev zahteva uporabo pločnikov, druge pa jasno predpisujejo, da morajo e-skiroji uporabljati cesto ali kolesarsko stezo, če je na voljo. Taka nejasna in nedosledna zakonodaja lahko privede do nevarnih situacij in povzroča težave popotnikom .

Poleg tega lahko pravila glede parkiranja e-skirojev okrepijo splošno varnost za cestne uporabnike. Mesta kot na primer Malaga so vzpostavila namembna parkirna

območja, da bi se izognila nepravilnemu puščanju e-skirojev za izposajo na pločnikih . Mesta po vsej Evropi preprečujejo previsoke hitrosti tako, da določajo jasne omejitve hitrosti in izrekajo visoke denarne kazni za kršitelje. V Parizu so uvedli kazen 135 evrov za vožnjo na pločniku in določili zakonsko omejitev hitrosti 20 km/h za e-skiroje .

Videti je, da so zgoraj omenjena pravila potrebna, saj statistika o varnosti kaže na očitno nevarnosti takih rešitev mobilnosti. Danska raziskava kaže, da so poškodbe pri uporabi e-skiroje osemkrat pogostejše kot pri kolesarjih; statistika iz ZDA pa pravi, da so poškodbe glave dvakrat bolj verjetne pri uporabnikih e-skirojev. Rešitve za te alarmantne podatke vključujejo obravnavo vožnje pod vplivom alkohola in usposabljanje voznikov za uporabnike mikromobilnosti in izboljšanje kakovosti mestnih cest in pločnikov z odstranjevanjem vdrtin in zagotavljanjem gladkih pločnikov, kjer je to potrebno.

-50%

Od leta 2001 do leta 2018 se je število smrtnih žrtev na cestah povečala za 50%

38%

vseh nesreč na cestah se zgodi v urbanih naseljih

>30%

nesreč v prometu je povezanih s cestno infrastrukturo

41. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31991L0671>
42. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard_2018_en.pdf
43. <https://etsc.eu/70-of-road-deaths-in-european-cities-are-pedestrians-cyclists-and-motorcyclists/>
44. https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf
45. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (P10)
46. <https://www.sicurstrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf>
47. <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>
48. <https://etsc.eu/itf-report-recommends-action-on-safety-of-e-scooters/>
49. https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf

Pozornost ranljivim skupinam

Kot metropolitanska regija srednje Evrope je Budimpešta vzpostavila načrt mobilnosti, ki posveča posebno pozornost pešcem, v več ukrepih, ki bodo vzpostavljeni v obdobju 2014–2030. Eden od teh je letni pregled prometnih znakov okoli otroških vrtcev, šol in drugih izobraževalnih ustanov. To podpirajo še dodatne cone za umirjanje prometa. Te cone zmanjšane hitrosti bi bilo treba vzpostaviti brez dodatnih znakov, saj bi bila pravila jasna. To se doseže s spremembo poteka ceste, povečanjem roba cestišča ali varnostnimi otoki. Te pobude so bile vključene kot paketi ukrepov v budimpeški načrt trajnostne mobilnosti v mestih.

Mednarodno združenje za javni prevoz (UITP) nudi več predlaganih smernic, kako pomagati in vzpostaviti interakcijo z ljudmi z omejeno mobilnostjo ali drugimi invalidnostmi, ki potrebujejo pomoč. Poleg potrpežljivosti UITP svetuje, da se obrnemo neposredno na potnika, ne pa na spremljevalno osebo. Ko se pogovarjamo z osebo, ki potrebuje pomoč, moramo govorico telesa prilagoditi govornemu vsebini, s čimer se izognemo zmedi. Poleg tega je treba vedno spoštovati osebni prostor invalidne osebe.

Osveščanje s premikanjem perspektiv



Wiener Linien, Vienna, Austria



Dunaj in dunajska prevozna agencija »Wiener Linien« nudi odličen primer vključevanja oseb z omejeno mobilnostjo in slepih ali slabovidnih. Med politiki in zadevnimi interesnimi skupinami je prišlo do izmenjav, ki so omogočile boljše razumevanje želja in potreb. Vzpostavljene so bile dejavnosti sodelovanja, kot na primer »delavnice hoje«, ki so združevale ljudi z zmanjšano mobilnostjo, slepe ali slabovidne in odločevalce, da so skupaj hodili v bližini postajališč javnega prevoza. Te izmenjave pomagajo pri osveščanju. Od leta 1999 so bili na postajališčih javnega prevoza »Wiener Linien« nameščene talne obloge iz ploščic ali tlakovcev z brazdami in izboklinami. Ti razširjeni sistemi pomagajo slepim in slabovidnim, da najdejo najbolj varno in najhitrejšo pot do javnega prevoza in z njega. Poleg tega so zahvaljujoč dolgotrajnim prizadevanjem »Wiener Linien« vsa postajališča dostopna na ravni tal.

Odprte izmenjave z invalidnimi osebami za spodbujanje empatije

Druge praktične in lahko izvedljive rešitve so kampanje osveščanja. Primeri najboljše prakse iz evropskih mest vključujejo delavnice, mestne sprehode s slepimi in slabovidnimi ter kampanje obveščanja. Te tematske smernice izpostavljajo tri primere UKREPOV ZA **MOBILNOST** iz EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI**. Majhno mesto na španskem otoku Mallorca je organiziralo »zmenek na slepo z mestom«, projekt, ki je ljudem omogočal, da izkusijo hojo brez vida, s pomočjo slepe osebe iz lokalne skupnosti. Skupen sprehod skozi mesto usmeri pozornost na različne težave z dostopnostjo in osvešča glede nekaterih infrastrukturnih pasti. Podobno kampanjo osveščanja je organiziralo v francosko mesto Montargis, ki se nahaja 70 kilometrov vzhodno od Orléansa. Kampanja je svoja prizadevanja usmerila na izvoljene uradnike. Uradnike so vodili preko različnih ovir, da so izkusili slepoto, naglušnost in zmanjšano mobilnost. Še ena rešitev pa prihajajo iz turškega mesta Izmir, kjer so invalidi in neinvalidi skupaj uporabljali tandemska kolesa. Med vožnjo pa so odkrivali pogoste ovire.



50. http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016_eng_v3.pdf

51. https://cms.uitp.org/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf.pdf

52. <https://www.blindenverband-wnb.at/wissenswertes/verkehr/taktils-leitsystem-wien/>

53. <https://www.behindertenrat.at/2019/05/walkshop/>

54. https://www1.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei_354241.pdf

55. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=qe0x0dQC

56. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=YwlvnTCo

57. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=FDtAT8xo

Območja, rezervirana za pešce

Dnevi ali konci tedna brez avtomobila imajo dolgo zgodovino kot del vsakoletnega EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI**. Začasni ukrepi, ki so se začeli v okviru EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** so pogosto prešli v stalne rešitve. Bologna, dobitnica nagrade EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI** 2011, je vzpostavila območja brez avtomobilov v zgodovinskem središču mesta kot začasen ukrep. Desetletje kasneje so konci tedna brez avtomobilov postali nepogrešljiv sestavni del mestnega življenja v Bologni . Te zgodbe so lahko navdih mestom po vsej Evropi, da začnejo s podobno preobrazbo.

Ker prizadevanja za uvedbo območji, rezerviranih za pešce, zahtevajo precej časa za vzpostavitev, je primer postopnega uvajanja, ki ga je izvedla slovenska prestolnica Ljubljana, zelo uspešen, saj je pripeljal do vzpostavitve območja, rezerviranega izključno za pešce, v izmeri več kot 100.000 m² (kar je toliko, kot meri 140 nogometnih igrišč). Mesto je začelo s tem procesom revitalizacije, ko se je povečal promet v mestnem središču. Ta prizadevanja je pospremila tudi revitalizacija rečnega nabrežja v mestnem središču z izgradnjo dodatnih mostov čez reko za pešce. Zahvaljujoč produktivnim izmenjavam s prebivalci Ljubljane, ta dolgoročni proces zmanjševanja avtomobilskega prometa v mestu še vedno podpira 88–95 % ljudi .

Umirjanje prometa in nižanje omejitev hitrosti v mestu

Zaprtje celotnih ulic za avtomobilski promet je ukrep, ki avtomobilom blokira dostop do nekaterih območij. Vendar pa imajo tudi manjši infrastrukturni ukrepi lahko pomemben vpliv na varnost pešcev. Nemška študija je izpostavila več manjših ukrepov in njihovih učinkov, kot na primer otoki za pešce, razširitev roba ceste za pešce, zožanja ceste ali posaditev rastlin , če jih naštejemo nekaj. Otoki za pešce so ločena območja na sredini ceste, ki pešcem omogočajo, da se ustavijo med prečkanjem prometnih primarnih ali sekundarnih cest – ukrep, ki koristi zlasti starejšim, ljudem z zmanjšano mobilnostjo in otrokom. Ta majhen infrastrukturni ukrep zmanjša hitrost, pritegne pozornost in skrajša razdaljo prečkanja ulice. To slednje je tudi glavni razlog za ožjenja ceste, ki služi tudi umirjanju prometa.

Še en pomemben ukrep za krepitev cestne varnosti za pešce in kolesarje je znižanje omejitve hitrosti na specifičnih območjih velikega tveganja ali na celotnem mestnem območju. Čeprav so številna evropska mesta znižala omejitev hitrosti na nekaterih območjih, pa sta naslednja primera še posebej zanimiva: Bilbao v Španiji in belgijska prestolnica Bruselj. Bilbao je leta 2020 dobil nagrado EU za varnost v mestnem cestnem prometu, Bruselj pa je leta 2019 dobil nagrado za načrt trajnostne mobilnosti v mestih.



Bilbao je vzpostavil svoj načrt varne mobilnosti, ki je bil vključen v njegov načrt trajnostne mobilnosti v mestih, leta 2007, kar je omejilo število smrtnih žrtev od leta 2011 dalje na največ tri žrtve na leto. Kot prvo mesto z več kot 300.000 prebivalci, ki je uvedlo omejitve hitrosti 30 km/h na 87 % svojih cest, je Bilbao naredil pomemben korak h krepitvi cestne varnosti, hkrati pa so se zmanjšali onesnaževanje s hrupom in drugi negativni zunanji vplivi avtomobilskega prometa. Ti ukrepi so bili sprejeti s splošnim odobravanjem zahvaljujoč celostnim razpravam z lokalnimi deležniki in močnemu komunikacijskemu načrtu, ki je zagotovil, da so prebivalci ukrep sprejeli. Pričakovanja, da bo omejitev hitrosti na 30 km/h podaljšala čas vožnje in ovirala prometni tok, so bila brez osnove. Še ena pomembna preobrazba pa se je zgodila v Bruslju, ki je pav tako spremenil svojo omejitev hitrosti na 30 km/h na vseh svojih cestah od 1. januarja 2021 dalje, z izjemo več glavnih cest. Glavna razloga za ta velik korak sta bila reševanje problema onesnaževanja s hrupom in cestne varnosti. Že po enem mesecu veljavnosti ukrepa so bili vidni rezultati, v skladu s preverjanjem hitrosti na več lokacijah v evropski prestolnici. Podatki kažejo, da se je hitrost že v enem mesecu po uvedbi ukrepa v povprečju znižala za 9 % tako na območjih z omejitvijo 30 km/h, kot tudi na območjih z omejitvijo 50 km/h. V nasprotju s pričakovanji je skupni čas vožnje ostal nespremenjen med prometno konico in izven nje .

58. https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2012/EMW_Best_Practice_Guide_2012.pdf

59. <https://www.eltis.org/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre>

60. <https://www.sutp.org/publications/9584/>

61. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre>

5

Odziv na COVID-19

V tem poglavju so izpostavljeni različni ukrepi v okviru odziva na COVID-19 na področju mobilnosti v mestih, s statistiko, ki je bistveno vplivala na javno življenje v evropskih mestih in na vsem svetu. Osredotočili se bomo zlasti na pozitivne spremembe, ki so bile uvedene kot odziv na pandemijo.

Avtorji bi radi poudarili, da so se drugi projekti, organizacije in inštitucije, financirane iz sredstev EU, že na široko razpisale na to temo. SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility (Vodnik za načrtovanje bolj odporne in robustne mobilnosti iz načrta trajnostne mobilnosti v mestih) in SUMP Practitioner Briefing (Poročilo zdravnikov iz načrta trajnostne mobilnosti v mestih) o COVID-19 vključujeta izčrpna navodila in primere najboljše prakse. Ta dokument vsebuje kratke pregled nekaj izbranih ukrepov.

Evropski zeleni dogovor podpira okrevanje po COVID-19 tako s pomočjo pri izgradnji bolj trajnostne ekonomije EU, ustvarjanjem zaposlitvenih priložnosti in zmanjševanjem družbenih neenakosti. Cilj strategije za trajnost in pametno mobilnost Evropske komisije je pomagati evropskemu prevoznemu sistemu, da si hitro opomore od hudega udarca, ki mu ga je zadala kriza COVID-19, in postane bolj trajnosten, pameten in odporen.



Obnovitev zaupanja v javni prevoz

Po vsej Evropi in svetu je zaradi COVID-19 uporaba javnega prevoza močno padla. V evropskih mestih, kot sta Lyon in Nica, je na začetku leta 2020 uporaba javnega prevoza padla s 85 % na 95 %. Podoben velik padec je bilo zaznati na Nizozemskem. Ta velik padec v številu potnikov je delno posledica neosnovanih skrbi glede tveganja za okužbo z virusom na vlakih ali avtobusih. Vendar podatki nemških in francoskih vladnih agencij kažejo, da je le 0,2 % do 1,2 % okužb s COVID-19 mogoče izslediti do vseh prevoznih sredstev (kopenskih, zračnih in morskih). Te rezultate podpira študija, ki so jo opravili na Kitajskem z oceno skupkov, povezanih s hitrimi vlaki. Študija poudarja, da je javni prevoz zelo varen, če je na voljo dovolj prostora, da se potniki razporedijo in je izpostavljenost relativno kratka. Študije iz Francije, Avstrije in Japonske potrjujejo, da je tveganje pri kratkih vožnjah z metrom minimalno, in opravljena je primerjava z večurnimi potovanji z vlakom.

Premik v smeri aktivne mobilnosti

Hkrati z velikim padcem uporabe javnega prevoza in vožnje na delo pa je bilo zaznati jasen zasuk v smeri aktivne mobilnosti, kot na primer kolesarjenje in hoja. Mestne administracije po vsej Evropi so spodbujale vedenjsko spremembo s postavljanjem stalnih ali začasnih kolesarskih stez. Nemška študija je analizirala obvestila iz vse Evrope o začasnih kolesarskih stezah med pandemijo. Raziskovalci so ugotovili, da je bilo od julija 2020 oznanjenih 2000 kilometrov takih infrastrukturnih sprememb. Začasne kolesarske steze so postavili v številnih večjih evropskih mestih, vključno z Berlinom (23 km), Brusljem (40 km), Budimpešto (20 km), Parizom (32 km) in Rimom (150 km).

Izboljšave kakovosti zraka

Poleg premika v smeri aktivne mobilnosti je bilo v času zapore marca 2020 v evropskih mestih zaznati tudi zmanjšanje onesnaženosti z dušikovim dioksidom (NO₂) in drobnimi delci (PM_{2.5}). V primerjavi s prejšnjimi leti so emisije NO₂ v evropskih mestih močno padle, recimo v Parizu (54 %), Milanu (21 %), Barceloni (55 %) in Lizboni (51 %), po podatkih Evropske agencije za okolje (EEA).

Samo 0.2% do 1.2%
okužb s COVID-19 lahko
povežemo s transportom



Kar zadeva NO₂ so analize meteorološkega laboratorija Univerze Sorbona v Parizu, Francija, pokazale, da so emisije padle za več kot 30 % na mestnih območjih v Avstriji, Belgiji, Bolgariji, Franciji, Italiji, Španiji, Švici in na Portugalskem (kjer je padec presegal 50 %). Emisije so padle na mestnih območjih v vseh evropskih državah, ki so bile predmet ocene. Isto velja za PM_{2.5}, kjer je bilo zaznati padec na vseh mestnih območjih, razen na Poljskem. Najbolj očitni so bili padci v Franciji (18 %), Italiji (20,5 %), na Portugalskem (23,5 %) in v Sloveniji (18,4 %).

Zaradi manj prometa na cestah je padlo tudi število prometnih nesreč s smrtnim izidom. Od 25 držav članic EU je bil aprila 2020 v 19 zabeležen padec v številu smrti na cesti v primerjavi z aprilom v predhodnih treh letih. Življenje je izgubilo 910 ljudi, v primerjavi s prejšnjim povprečjem 1415 smrtnih žrtev, je padec približno 35 %.

63. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886>
64. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>
65. <https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-and-public-transport-results-early-studies-infection-risks>
66. <https://arxiv.org/pdf/2008.05883.pdf>
67. <https://www.brusselstimes.com/brussels-2/133559/how-covid-changed-brussels/>
68. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars>
69. https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29_0.jpg
70. <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-goes-down-as>
71. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>
72. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>
73. <https://etsc.eu/pin-briefing-the-impact-of-covid-19-lockdowns-on-road-deaths-in-april-2020/>

Avtorji priporočajo informacije, ki so jih zbrali partnerji EVROPSKEGA TEDNA **MOBILNOSTI**, na primer viri o »COVID-19 in mobilnost«, »ponovno osmišljanje mest po COVID-19«, kakor tudi tematski vodnik načrta trajnostne mobilnosti v mestih glede odpornosti na COVID-19.

Varnostni ukrepi v javnem prevozu

Več evropskih mest se je na vrhuncu pandemije COVID-19 odločilo za posebne avtobuse, namenjene ranljivim skupinam ali pomembnim delavcem, na primer romunski lasi . Podobne ukrepe lahko najdemo tudi v drugih mestih, na primer v Dublinu, kjer so se odločili, da bodo ohranili pogostost avtobusov kljub padcu v uporabi javnega prevoza. Poleg tega so bile avtobusne poti prilagojene tako, da so se izognili gneči na ozkih avtobusnih postajališčih in da so se prilagodili kolesarskim stezam na cestah irske prestolnice . Tudi deljenje informacij je zelo koristno v boju s pandemijo, na primer dodatne informacije o zasedenosti, ki jih je prek mobilne aplikacije delil Deutsche Bahn (nemška železnica) in avtobusi v Kataloniji , Španija.

Aktivna mobilnost med COVID-19

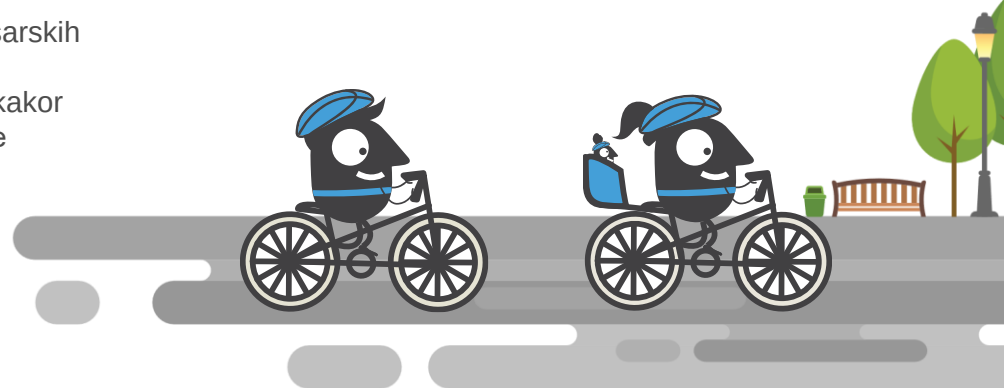
Ker se je veliko ljudi odločilo za možnosti aktivne mobilnosti, kakršni sta hoja in kolesarjenje, so mestne občine sprejele več ukrepov za spodbujanje aktivne mobilnosti in zmanjšanje bremena za javno prevozno infrastrukturo. Številna mesta so svojo začasno alternativno infrastrukturo za mobilnost razširile v stalne rešitve. V času nastajanja tega dokumenta še ni jasno, ali se bodo ohranili vsi začasni ukrepi, zato se bomo osredotočili na izbor stalnih ukrepov.

Italijansko mesto Milano je pod navdihom več mest po svetu na novo premislilo distribucijo cestnih površin v mestnem središču. Cilj političnega dokumenta »Strade aperte« (Odprte ceste) je razširiti kolesarske steze in območja za pešce, da bi sprostili mestne ulice za aktivno mobilnosti in bi pozornost preusmerili stran od avtomobilov. Program Odprte ceste sprejema uveljavljene rešitve iz drugih mest, kot sta Berlin in Barcelona, za zagotovitev sajenja dreves, prenovo bulvarjev in prestrukturiranje križišč z veliko prometa . Medtem ko so si druga mesta zadala oprijemljive cilje nekaj kilometrov kolesarskih stez, je milanski program želel doseči zasuk v miselnosti v smeri aktivne mobilnosti.

Bordeaux, istoimenska vinska pokrajina z 250.000 prebivalci je postavila 78 kilometrov začasnih kolesarskih stez, začasnih kolesarnic v mestnem središču in namensko floto 1000 najemnih koles za študente, kakor tudi 200 dodatnih e-koles za spodbuditev obstoječe najemne flote .

Pospešitev načrtov trajnostne mobilnosti v mestih

Bologna, študentsko mesto in prestolnica italijanske dežele Emilije-Romanje, bo v prihodnjih letih razširila svojo mrežo kolesarskih poti s trenutnih 145 kilometrov na približno 500 kilometrov. Med pandemijo COVID-19 so se njeni kolesarki načrti, pripravljeni v okviru načrta trajnostne mobilnosti v mestih pospešili. 60 % načrtov iz bolonskega načrta trajnostne mobilnosti v mestih Bicip Metropolitana, po katerih naj bi povezali mestno središče, trgovske in stanovanjske površine metropolitanske regije, naj bi se po besedah bolonskega župana končalo do konca leta 2020 . Načrt trajnostne mobilnosti v mestih je pri tem odigral ključno vlogo, saj je metropolitanski regiji in mestu Bologna omogočil, da hitro izvedeta že obstoječe načrte. Načrt trajnostne mobilnosti v mestih ima strateške, dolgoročne cilje, vključuje pa tudi kratkoročne cilje. Prožnost je omogočila drugim mestom s pripravljenim načrtom trajnostne mobilnosti v mestih, kot na primer Antwerp in Ghent (Belgija), Katowice (Poljska), Lizbona (Portugalska) in Szeged (Madžarska), da so v času pandemije COVID-19, ko so se okoliščine in prioritete spremenile, pospešila uvajanje dogovorjenih ukrepov.



74. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/PLP_COVID-PublicTransport.pdf
75. https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid_Mobility_Plan_22.5.20_FA_WEB.pdf
76. <https://www.bahn.com/en/view/booking-information/booking/how-full-is-my-train.shtml>
77. <https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791>
78. https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte_IT_200430_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416
79. <https://handshakecycling.eu/news/bordeaux-unveils-emergency-cycling-plan-combat-covid-19>
80. https://pumsbologna.it/news/Ecco_la_Bicipolitana_il_piano_per_accelerare_la_realizzazione_alla_luce_dell_emergenza_sanitaria
81. <https://issuu.com/cittametropolitanabologna/docs/en-doc-sintesi-pumsbo>

