

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

16-22 WRZEŚNIA 2021

Korzystaj ze zrównoważonej mobilności. Dbaj o zdrowie.



WYTYCZNE
TEMATYCZNE



#MobilityWeek



SPIS TREŚCI

1. Bezpiecznie i zdrowo dzięki zrównoważonej mobilności

EUROPEJSKITYDZIEŃ
ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
funkcjonuje i ma się dobrze

Jak można wziąć udział?

20 lat EUROPEJSKIEGOTYGODNIA
ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Powiązanie z innymi inicjatywami UE

Tegoroczne tematy przewodnie

2. Zdrowie psychiczne

FAKTY I LICZBY

Aktywna mobilność ma zasadniczy wpływ na zdrowie

Przystępny cenowo transport jako czynnik integracji i uczestnictwa społecznego

Obszary rekreacyjne w środowisku miejskim

Walka z hałasem i zanieczyszczeniem powietrza

NAJLEPSZE PRAKTYKI

Zapewnienie przestrzeni

15-minutowe miasto

Strategie ograniczania hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza pochodzących z ruchu drogowego

3. Zdrowie fizyczne

FAKTY I LICZBY

Jakość powietrza

Aktywna mobilność

Mikromobilność

NAJLEPSZE PRAKTYKI

Zmniejszenie emisji w ścisłych centrach miast

Ograniczenie dostępu samochodów do ścisłych centrów miast

Łączenie działań w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)

Uwolnienie przestrzeni dla aktywnej mobilności

Zachęcanie do aktywnej mobilności

4. Środki bezpieczeństwa

FAKTY I LICZBY

Poprawa bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych

Zwiększenie bezpieczeństwa na drogach

Bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych

Uregulowania dotyczące bezpiecznego korzystania z hulajnóg elektrycznych

NAJLEPSZE PRAKTYKI

Zwrócenie uwagi na grupy podatne na zagrożenia

Zwiększanie świadomości poprzez zmianę perspektywy

Otwarta wymiana poglądów z osobami niepełnosprawnymi w celu budowania empatii

Ruch pieszy

Uspokojenie ruchu i zmniejszenie dozwolonej prędkości w miastach

5. Walka z COVID-19

FAKTY I LICZBY

Przywrócenie zaufania do transportu publicznego

Przejście w kierunku aktywnej mobilności

Poprawa jakości powietrza

NAJLEPSZE PRAKTYKI

Środki bezpieczeństwa w transporcie publicznym

Aktywna mobilność podczas COVID-19

Przyspieszenie realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)

Autorzy

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1

Bezpiecznie i zdrowo dzięki zrównoważonej mobilności

Doroczne hasło EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU na 2021 r. to „Bezpiecznie i zdrowo dzięki zrównoważonej mobilności”. Wybór tegorocznego tematu przewodniego jest hołdem upamiętniającym trudy, jakie Europa – i świat – odczuły w czasie pandemii COVID-19. Stanowi on również refleksję nad możliwościami zmian wynikającymi z tego bezprecedensowego kryzysu zdrowotnego obserwowanego w Europie.

Miasta i władze miejskie reagowały na pandemię w sposób kreatywny i elastyczny. W tym roku EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU to okazja do uczczenia odporności miast i ich osiągnięć, a jednocześnie wyraz dążenia do podtrzymania tej dynamiki. Tendencje zapoczątkowane w ubiegłym roku, takie jak zwiększona aktywna mobilność oraz korzystanie z mobilności niskoemisyjnej lub bezemisyjnej, wymagają dalszego promowania.



EUROPEJSKITYDZIEŃZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU funkcjonuje i ma się dobrze

Mimo że głównym zmartwieniem agencji transportowych, urzędników miejskich, organów administracji regionalnej i prywatnych przedsiębiorstw były obawy związane z pandemią COVID-19, podczas EUROPEJSKIEGO TYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU w 2020 r. odnotowano drugą najwyższą liczbę rejestracji w historii, a udział w inicjatywie wzięło prawie 3000 miast i miejscowości z 53 państw. Obecna kampania ma zmotywować wszystkich byłych i przyszłych uczestników do przyłączenia się do 20. edycji EUROPEJSKIEGO

TYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU prowadzonej w tym roku pod hasłem „Korzystaj ze zrównoważonej mobilności. Dbaj o zdrowie”. Ludzie są zachęcani do utrzymywania dobrej kondycji fizycznej i psychicznej, a jednocześnie do odkrywania piękna własnego miasta, regionu lub kraju, a także do tego, by wybierając środek transportu, dbać o środowisko i zdrowie innych.

Jak można wziąć udział?

Władze lokalne, placówki edukacyjne, przedsiębiorstwa i organizacje pozarządowe mogą przyłączyć się do EUROPEJSKIEGOTYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU na wiele sposobów. Można wziąć udział w głównym tygodniu kampanii w dniach 16–22 września i zgłaszać swoje DZIAŁANIENARZECZ ZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU (MOBILITY ACTION) związane z inicjatywami na rzecz zrównoważonej mobilności w ciągu roku. Bez względu na rodzaj podejmowanego działania w dziedzinie zdrowego, bezpiecznego i zrównoważonego transportu prosimy o udostępnianie wiadomości w mediach społecznościowych i oznaczanie Sekretariatu kampanii, co zapewni nam dostęp do bieżących informacji. Odwiedź stronę internetową kampanii (www.mobilityweek.eu) oraz oficjalne kanały w mediach społecznościowych na Facebooku oraz Twitterze i Instagramie.

Śledź kampanię w mediach społecznościowych:



Czy Wasza miejscowość, miasto, firma lub organizacja pozarządowa osiągnęły w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej coś, co się wyróżnia i może stanowić wzór? Za doskonałą pracę w ramach kampanii EUROPEJSKIEGOTYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU przyznawane są nagrody. DZIAŁANIENARZECZ ZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU może zostać omówione podczas webinarium prowadzonego na szczeblu unijnym i włączone do konkursu w mediach społecznościowych, aby dotrzeć do jeszcze szerszego grona odbiorców. Zachęcamy również do zgłaszania kandydatur do corocznych nagród za zrównoważoną mobilność miejską: nagrody EUROPEJSKIEGOTYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU dla mniejszych i większych gmin, nagrody za plan zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) oraz unijnej nagrody w dziedzinie miejskiego bezpieczeństwa drogowego. Nagrody EUROPEJSKIEGOTYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU dla mniejszych i większych gmin są uhonorowaniem wybitnych osiągnięć miast podczas głównego tygodnia kampanii (16–22 września). Nagroda za plan zrównoważonej mobilności miejskiej stanowi wyraz uznania za doskonałe planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w oparciu o stosowne wytyczne Komisji Europejskiej. Unijna nagroda w dziedzinie miejskiego bezpieczeństwa drogowego służy wyróżnieniu wzorcowych, innowacyjnych osiągnięć władz lokalnych w dziedzinie tworzenia bezpieczniejszej przestrzeni miejskiej. Więcej informacji można znaleźć na stronie internetowej kampanii.



W tym roku mijają już dwie udane dekady ogólouropejskiej kampanii, która nadal służy wspieraniu lokalnych inicjatyw na rzecz uczynienia miast bezpieczniejszymi, bardziej ekologicznymi, bardziej sprzyjającymi integracji i łatwiej dostępnymi. Od początku XXI wieku tysiące instytucji, przedsiębiorstw, organizacji pozarządowych i miast przyłączyło się do EUROPEJSKIEGOTYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU, aby uczynić środowisko miejskie lepszym miejscem do życia.

Na początku tego przedsięwzięcia Unia Europejska liczyła zaledwie 15 państw członkowskich. Kupowanie biletów kolejowych przez internet było nowatorskim pomysłem, a smartfony czy internet mobilny istniały tylko w naszych marzeniach. Minęło 20 lat, a my możemy podróżować po miastach, korzystając z jednolitych płatności w ramach koncepcji mobilności jako usługi (Mobility-as-a-Service), lub zarezerwować taksówkę, klikając jeden przycisk w aplikacji na smartfonie. Ewentualnie możemy wskoczyć na wypożyczoną hulajnogę elektryczną. Możemy sprawdzić trasę za pomocą dostępnej w aplikacji mapy z obsługą GPS, jednocześnie słuchając muzyki przez bezprzewodowe słuchawki na terenie całej Unii Europejskiej za ułamek dawnych kosztów. Mimo że technologia w dziedzinie mobilności miejskiej zmieniła życie wszystkich ludzi, wyzwania związane z zanieczyszczeniem środowiska oraz bezpieczną i zrównoważoną mobilnością nie zmieniły się.

Powiązanie z innymi inicjatywami UE

EUROPEJSKITYDZIEŃZRÓWNOWAŻONEGO

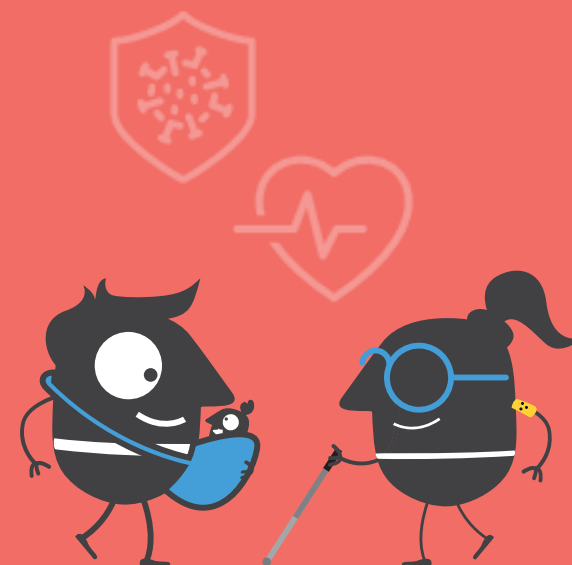
TRANSPORTU jest organizowany co roku w dniach 16–22 września, ale istnieją również inne ważne inicjatywy UE stanowiące integralną część europejskiego cyklu rocznego, w tym Zielony Tydzień UE, Europejski Tydzień Zrównoważonej Energii, Europejskie Dni Badań i Innowacji, Europejski Rok Kolei, Europejski Tydzień Sportu i związana z nim kampania HealthyLifestyle4All oraz Europejski Tydzień Aktywnego i Zdrowego Starzenia się. W ramach EUROPEJSKIEGOTYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU na stronie głównej kampanii oraz na kanałach mediów społecznościowych związanych ze wspomnianymi kampaniami tematycznymi UE będą publikowane informacje o przykładowych DZIAŁANIACHNARZECZZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU.

Ta europejska inicjatywa służy wsparciu korzystania z transportu publicznego jako wydajnego, przystępnego cenowo i niskoemisyjnego rozwiązania w zakresie mobilności dostępnej dla każdego. Ten zdecydowany pogląd wyrażono w szczytowym momencie pandemii COVID-19 materiałem wideo #LovePublicTransport. EUROPEJSKITYDZIEŃZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU jest ściśle powiązany z Europejskim Rokiem Kolei 2021, ponieważ wspólnym celem jest zachęcenie ludzi do przemieszczania się w sposób zrównoważony. Kolej jest jednym z najbezpieczniejszych i najbardziej zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju środków transportu, umożliwiającym podróż przez cały kontynent. W ramach EUROPEJSKIEGOTYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU zachęca się uczestniczące w nim miasta do nawiązania do Europejskiego Roku Kolei i promowania w trakcie tygodnia kampanii podróży koleją.

Nasza kampania służy również zachęcaniu miast do podpisywania Europejskiego Paktu na rzecz Klimatu i wspólnego budowania bardziej ekologicznej Europy. Pakt ten, będący częścią Europejskiego Zielonego Ładu, stanowi platformę wymiany informacji, debaty i działań w związku z kryzysem klimatycznym oraz zapewnia wsparcie dla europejskich inicjatyw i ruchów klimatycznych w celu ich rozwoju i konsolidacji.

Tegoroczne tematy przewodnie

Zgodnie z tegorocznym hasłem „Bezpiecznie i zdrowo dzięki zrównoważonej mobilności” cztery główne tematy to zdrowie psychiczne i fizyczne, bezpieczeństwo i reagowanie na pandemię COVID-19. W niniejszym dokumencie zamieszczono krótki zarys faktów i danych liczbowych, jak również przykłady najlepszych praktyk odnoszących się do każdego z tych tematów. Nieprzypadkowo zdrowie psychiczne jest tematem priorytetowym, ponieważ postulatem EUROPEJSKIEGOTYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU jest położenie większego nacisku na związek między zdrowiem psychicznym a mobilnością miejską, która to kwestia zyskała na znaczeniu w czasie pandemii. Innym tematem priorytetowym jest zdrowie fizyczne, co obejmuje oddziaływanie zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz korzyści płynące z aktywnej mobilności. W ramach tematu dotyczącego bezpieczeństwa przedstawiono najnowsze osiągnięcia w dziedzinie bezpieczeństwa transportu, integracji osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz szeroko zakrojonych działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego w środowisku miejskim. W tej części zasygnalizowano również kwestię reagowania władz samorządowych na pandemię COVID-19, skupiając się na pozytywnych aspektach pandemii w odniesieniu do mobilności miejskiej oraz na znaczeniu przywrócenia zaufania do transportu publicznego.



2 Zdrowie psychiczne

FAKTY I LICZBY

Zdrowie psychiczne jest jednym z głównych tematów tegorocznej edycji, co podkreśla aspekt, o którym często się zapomina: transport może znacząco wpływać na stan zdrowia psychicznego i samopoczucie ludzi

Pozwala ludziom na nawiązywanie i utrzymywanie relacji z innymi, daje dostęp do możliwości zawodowych i edukacyjnych oraz rekreacji poza domem, a także zapewnia im większą elastyczność. Umożliwia osobom starszym prowadzenie aktywnego trybu życia we własnej społeczności, a badania wykazują, że polityka transportowa przyjazna dla osób starszych (np. darmowe bilety autobusowe) wiąże się z częstszym korzystaniem z transportu publicznego przez te osoby oraz zmniejsza objawy depresji i poczucie samotności. Zwrócono na to uwagę jako na ważny czynnik podczas Europejskiego Tygodnia Aktywnego i Zdrowego Starzenia się. Co więcej, wykazano, że krótszy czas podróży poprawia samopoczucie, podczas gdy najbardziej negatywny wpływ na samopoczucie mają dojazdy trwające od 60 do 90 minut.

Niepokój spowodowany tłumami ludzi lub niewystarczającymi komunikatami dla podróżnych może prowadzić do pogorszenia się stanu psychicznego. Możliwość poruszania się zawsze odgrywała istotną rolę w prowadzeniu zdrowego i satysfakcjonującego życia. W następstwie pandemii miasta muszą włożyć jeszcze więcej wysiłku w tworzenie obszarów miejskich, w których mieszkańcy mogą przemieszczać się w sposób zrównoważony i bezpieczny, kiedy tylko chcą.



Dojazdy
trwające od 60
do 90 minut
mają
najbardziej
negatywny
wpływ na
samopoczucie



Aktywna mobilność ma zasadniczy wpływ na zdrowie

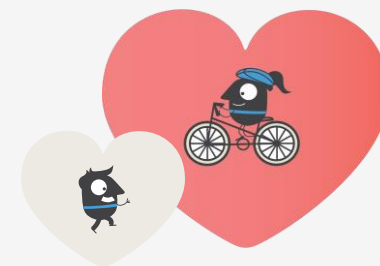
Jazda na rowerze i spacery nie tylko poprawiają zdrowie fizyczne, ale są również niezwykle korzystne dla umysłu. Z szeregu badań wynika, że aktywna mobilność ogranicza depresję, lęk i inne problemy związane ze zdrowiem psychicznym. Uprawianie ćwiczeń fizycznych polegających na chodzeniu lub jeździe na rowerze poprawia przepływ krwi, uwalnia endorfiny i zmniejsza ogólny poziom stresu. Nawet 30 minut podróży piechotą lub rowerem dziennie może przyczynić się do poprawy zdrowia psychicznego. Może to wpłynąć korzystnie na ogólny nastrój i jakość snu, a także zmniejszyć stres, lęk i zmęczenie. Ryzyko zachorowania na depresję u osób aktywnych fizycznie jest mniejsze nawet o 30%, a osobom z depresją aktywność pomaga w powrocie do zdrowia.

Miasta, które wspierają kampanie rowerowe i piesze, to zazwyczaj miasta zapewniające szczęście, zdrowie, wykształcenie i stabilność ekonomiczną. Wskaźniki te odnoszą się głównie do stylu życia ludzi, którzy często korzystają w życiu codziennym ze zrównoważonych i zdrowych środków transportu. Większość władz lokalnych, które rozumieją znaczenie uwzględnienia aktywnej mobilności w lokalnym planie mobilności, prowadzi również innowacyjną politykę społeczną w innych dziedzinach. Mieszkańcy miast, w których jazda na rowerze i chodzenie pieszo są popularne, mogą nawiązywać i utrzymywać kontakty z ludźmi o podobnych poglądach. Jazda na rowerze i piesze wycieczki sprzyjają rozwojowi ducha wspólnoty i poczucia jedności.

Przystępny cenowo transport jako czynnik integracji i uczestnictwa społecznego

Rosnąca niedostępność cenowa miast prowadzi do gentryfikacji obszarów metropolitalnych i ich otoczenia. Na przedmieściach, do których dostęp uzależniony jest od posiadania samochodu, może dochodzić do marginalizacji osób bez samochodu – zwłaszcza młodych i starszych. Izolacja społeczna i brak interakcji w społeczności lokalnej wiążą się z gorszym stanem zdrowia. Badania wskazują na istnienie wyraźnego i istotnego związku między poziomem podróży/aktywności a ryzykiem wykluczenia społecznego. Lepsza mobilność przyczynia się do zmniejszenia ryzyka wykluczenia społecznego. Usprawnienia transportu publicznego umożliwiające poruszanie się po nowych trasach są niedoceniane, a ogólna wartość transportu publicznego dla społeczności zasługuje na większe uznanie. Zgodnie z zaleceniami C40 Cities (światowej sieci miast realizującej wspólne podejście do klimatu w celu ograniczenia globalnego ocieplenia) miasta powinny przyjąć podejście sieciowe w celu stworzenia przystępnego cenowo i dostępnego systemu transportu publicznego, analizując planowanie przestrzenne, zintegrowaną politykę taryfową i zintegrowane połączenia. Badania wykazały, że ludzie, którzy oceniają transport publiczny jako „dobry”, mają prawie trzy razy większe szanse na dostęp do usług publicznych, takich jak opieka zdrowotna, supermarkety czy edukacja, niż ci, którzy oceniają go jako „zły”. Rządziej też zgłaszają uczucie napięcia, niezadowolenia z życia lub problemy ze zdrowiem psychicznym.

Ważną rolę w poprawie włączenia społecznego i dobrego samopoczucia, poza publicznym transportem zbiorowym, odgrywa aktywny i niezmotoryzowany transport publiczny. Dzielnice przyjazne pieszym zachęcają do spacerów i jazdy na rowerze, pozwalając na większą interakcję między sąsiadami i zwiększając poczucie wspólnoty wśród mieszkańców, co przynosi korzyści zarówno dla zdrowia psychicznego, jak i fizycznego.



Nawet **30-minutowy spacer lub wycieczka rowerowa** dziennie może przyczynić się do poprawy zdrowia psychicznego

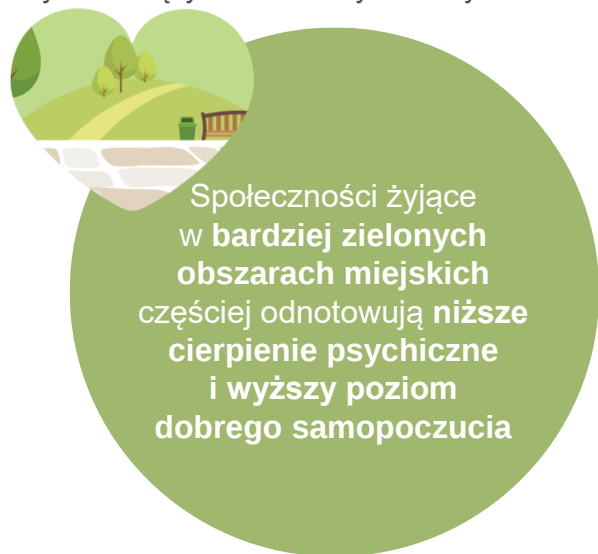
Obszary rekreacyjne w środowisku miejskim

(parki, tereny zielone, strefy dla pieszych i strefy wolne od ruchu samochodowego)

Badania konsekwentnie wskazują na powiązania pomiędzy terenami zielonymi a pozytywnym stanem zdrowia psychicznego i dobrym samopoczuciem. Badanie przeprowadzone na grupie 10 000 osób w Wielkiej Brytanii wykazało, że społeczności żyjące w bardziej zielonych obszarach miejskich, z większym prawdopodobieństwem zgłaszały mniejsze cierpienie psychiczne i wyższy poziom dobrego samopoczucia, jeżeli uwzględnić korektę różnic społeczno-ekonomicznych na poziomie indywidualnym i regionalnym.

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.gov.uk/government/publications/access-to-transport-and-life-opportunities)
08. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health

Centrum Zdrowia Psychicznego i Projektowania Miejskiego w Wielkiej Brytanii wyróżnia cztery kluczowe zagadnienia dotyczące zdrowia psychicznego, podsumowane akronimem GAPS: Green places (miejsca zielone), Active places (miejsca aktywne), Prosocial places (miejsca prospołeczne) i Safe places (miejsca bezpieczne). Istnieje wyraźny związek pomiędzy dostępem do terenów zielonych a zdrowiem psychicznym i dobrym samopoczuciem. Tereny zielone w pobliżu miejsca zamieszkania mogą poprawiać nastrój i służyć jako motywacja do ćwiczeń i inicjowania naturalnych interakcji. Ludzie w ramach codziennego planu dnia powinni mieć stały, regularny kontakt z miejską przyrodą, charakteryzującą się strefami niskoemisyjnymi, ograniczaniem miejsc parkingowych poprzez przekształcanie ich w tereny zielone oraz większymi, umożliwiającymi spacerować przestrzeniami, w których można ćwiczyć i nawiązywać kontakty towarzyskie.



Walka z hałasem i zanieczyszczeniem powietrza

„Nadmierny hałas poważnie szkodzi zdrowiu ludzkiemu i zakłóca codzienną aktywność ludzi w szkole, w pracy, w domu i w czasie wolnym. Może on zakłócać sen, powodować problemy sercowo-naczyniowe i psychofizjologiczne, obniżać wydajność, a także wywoływać irytację i zmiany w zachowaniach społecznych” – podaje Światowa Organizacja Zdrowia. 20% ludności Europy jest narażone na długotrwałe oddziaływanie hałasu na poziomie szkodliwym dla zdrowia. Oznacza to, że problem dotyka ponad 100 milionów ludzi w Europie. Każdego roku ponad 1,6 mln lat zdrowego życia zostaje utraconych z powodu zanieczyszczenia hałasem, który stanowi drugie co do wielkości – po zanieczyszczeniu powietrza – obciążenie dla środowiska w Europie. Jeden na pięciu Europejczyków jest regularnie narażony w nocy na hałas o natężeniu, które może znacząco zaszkodzić zdrowiu. Inicjatywy europejskie, takie jak Zielony Tydzień UE, który odbywa się w różnych państwach europejskich od 3 maja do 13 czerwca tego roku, mają na celu zwiększanie świadomości na temat tych istotnych zagrożeń zdrowotnych.

Obecnie do koncentracji zanieczyszczeń powietrza w miastach europejskich w znacznym stopniu przyczynia się ruch drogowy. Nawet jeśli europejskie normy emisji dla pojazdów (Euronormy) powodują ograniczenie emisji spalin, co pozytywnie wpłynie na jakość powietrza począwszy od chwili obecnej do 2030 r., stężenia NO₂ i pyłu zawieszonego będą nadal wywoływać negatywne skutki.

Poziom narażenia na te zanieczyszczenia jest stosunkowo wysoki w miastach, gdzie obserwujemy największy wpływ zanieczyszczenia powietrza na zdrowie publiczne. Czynniki zanieczyszczenia powietrza, głównie pył zawieszony i tlenki azotu, powiązane ze złym stanem zdrowia psychicznego, prowadzącym do wystąpienia objawów depresji i pogorszenia stanów depresyjnych w przypadku długiego okresu oddziaływania. Instytucje UE dążą do przeglądu dyrektywy w sprawie jakości powietrza, a więc unijnych przepisów sięgających 2004 roku. W ramach Europejskiego Zielonego Ładu debatuje się nad zmianą progów emisji, aby lepiej dostosować je do zaleceń WHO. Przegląd ten będzie opierał się na sprawozdaniu z drugiej prognozy w sprawie czystego powietrza, które zostało opublikowane na początku 2021 roku. W ciągu najbliższych lat może to potencjalnie przyczynić się do znacznego obniżenia progów emisji w Europie.



20%

ludności Europy jest narażona na długotrwałe szkodliwe poziomy hałas

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

NAJLEPSZE PRAKTYKI

Istnieje wiele możliwości projektowania miast w taki sposób, aby włączyć aktywność fizyczną w codzienne życie ludzi i poprawić nasz stan psychiczny.

Począwszy od zapewnienia dostępnego, wygodnego, bezpiecznego i aktywnego transportu po budowę siłowni na świeżym powietrzu – można podjąć działania, które pomogą połączyć ćwiczenia i interakcje społeczne w celu promowania zdrowia psychicznego.

Ludzie czerpią korzyści z tego, że czują się bezpiecznie i komfortowo, poruszając się po swojej okolicy, a planowanie przestrzenne może się do tego w znacznym stopniu przyczynić. Odpowiednie oświetlenie ulic i monitoring, wyraźne punkty orientacyjne, które pomagają osobom z demencją poruszać się po okolicy, a także zorientowane na człowieka projektowanie tras mieszkalnych, handlowych i przemysłowych to dobre przykłady ważnych interwencji w ramach projektowania przestrzeni miejskiej.



Zapewnienie przestrzeni

Podczas kampanii EUROPEJSKIEGOTYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU w ciągu ostatnich 20 lat podjęto szeroko zakrojone działania lokalne, aby promować chodzenie pieszo i jazdę na rowerze w obszarach miejskich. Władze lokalne organizują Dni bez Samochodu, zamykając część centrum miasta dla pojazdów prywatnych i przeznaczając uwolnioną w ten sposób przestrzeń na różne wydarzenia promujące zrównoważoną mobilność miejską. Miasto Warna w Bułgarii zorganizowało w 2020 roku Dzień bez Samochodu, podczas którego na głównym deptaku na jeden dzień został wprowadzony zakaz ruchu samochodowego, a ulice stały się strefami rozrywki dla mieszkańców, którzy mogli wspólnie i aktywnie spędzić czas. Tak jak bułgarskie miasto, tak i tysiące miast w całej Europie i poza nią w ramach kampanii zorganizowało Dni bez Samochodu i podejmowało podobne działania ograniczające ruch, aby zwrócić uwagę na brak przestrzeni dla aktywnej mobilności i interakcji społecznych. W ramach projektu MORE, będącego częścią programu w zakresie badań i innowacji „Horyzont 2020”, opracowywane są koncepcje projektowe, które zachęcają do aktywności na ulicach i zmniejszają dominację ruchu drogowego poprzez uwzględnienie potrzeb wszystkich użytkowników dróg, w tym osób korzystających z aktywnej mobilności i pieszych. W projekcie MORE postrzega się ulice w miastach pilotażowych, takich jak Budapeszt, Konstanca i Lizbona, jako „ekosystemy” i testuje się narzędzia do projektowania przestrzeni drogowej w różnych celach, takich jak przemieszczanie się, lecz również zakupy, spotkania towarzyskie i zajęcia rekreacyjne.

15-minutowe miasto

„15-minutowe miasto” daje ludziom możliwość zaspokojenia potrzeb w odległości krótkiego spaceru lub przejażdżki rowerem od ich domu. Oznacza to ponowne powiązanie ludzi z ich lokalną przestrzenią oraz decentralizację miejskiego życia i usług w mieście. Koncepcja 15-minutowego miasta narodziła się w Paryżu, jako że władze miejskie dążą do zaoferowania Paryżanom tego, czego potrzebują, na wyciągnięcie ręki lub w pobliżu ich domu, aby zapewnić „ekologiczną transformację” stolicy w zbiór dzielnic. Zmniejszyłoby to zanieczyszczenie i stres, tworząc dzielnice mieszane pod względem społecznym i ekonomicznym, co poprawiłoby ogólną jakość życia mieszkańców i zwiedzających.

Miasto Vitoria-Gasteiz w Hiszpanii, które w 2012 roku otrzymało tytuł Zielonej Stolicy Europy, od dziesięcioleci pracuje nad stworzeniem zielonych stref w centrum miasta oraz Zielonej Obwodnicy wokół niego. 98% mieszkańców mieszka w promieniu 3 km od Zielonej Obwodnicy – zakrojonego na szeroką skalę projektu łączenia terenów zielonych otaczających całe miasto. Zielona Obwodnica stała się nie tylko punktem istotnym dla różnorodności biologicznej, ale także popularnym miejscem rekreacji, zapewniającym przestrzeń na aktywność fizyczną, spotkania towarzyskie i interakcje z naturą, takie jak obserwacja ptaków i rolnictwo ekologiczne. Działania proekologiczne w Vitoria-Gasteiz idą w parze z polityką na rzecz bardziej zrównoważonych form transportu.



Niektóre miasta w Szwecji planują pójść jeszcze dalej i stać się miastami jednominutowymi. Pomysł ten narodził się w Sztokholmie, jednak inne miasta w kraju planują dołączyć do inicjatywy, która polega na umieszczaniu prefabrykowanych drewnianych elementów małej architektury na wolnych miejscach postojowych na ulicach. Lokalna społeczność ma nawet wpływ na proces projektowania i opracowywania mebli. Działanie to wzmacnia poczucie przynależności do społeczności i pomaga kształtować okolicę poprzez odzyskiwanie ulic wykorzystywanych do tej pory przez pojazdy silnikowe.

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](#)

Strategie ograniczania hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza pochodzących z ruchu drogowego

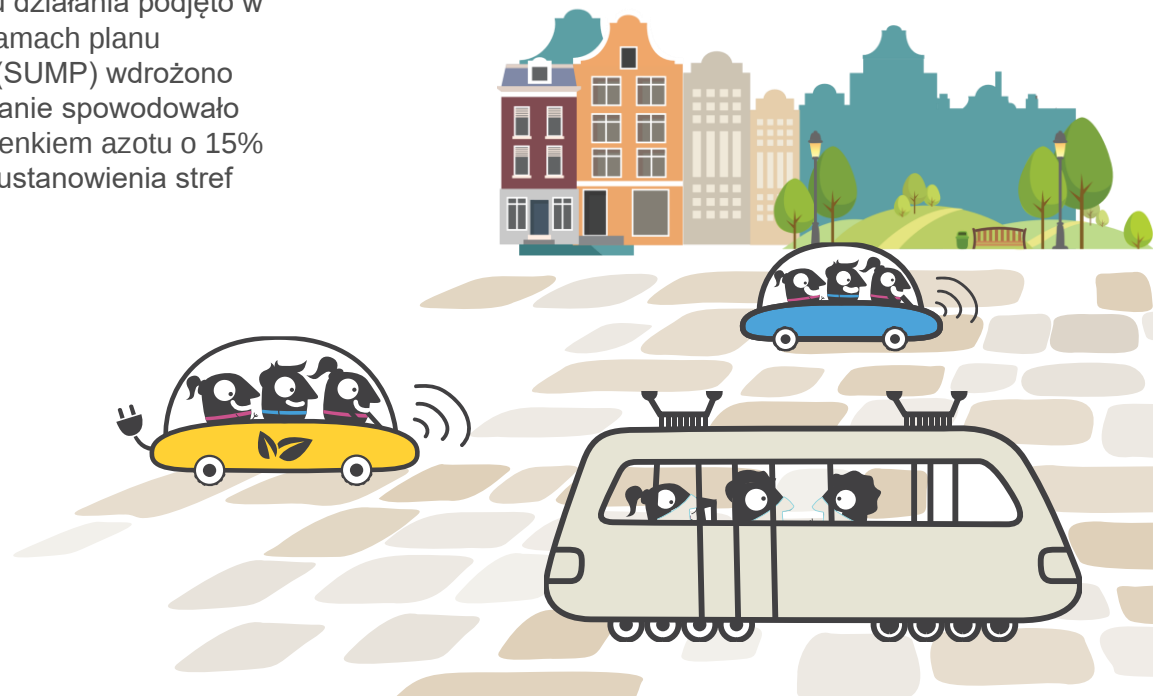
W ramach finansowanego przez UE projektu Phenomena (Ocena potencjalnych korzyści zdrowotnych wynikających z zastosowania środków ochrony przed hałasem w UE) prowadzone są prace mające na celu określenie środków zmniejszających obciążenie dla zdrowia wynikające z hałasu w środowisku. Ze wstępnych ustaleń wynika, że skutki nadmiernego zanieczyszczenia hałasem powinny zostać uwzględnione w planowaniu przestrzeni miejskiej. Potencjalne rozwiązania obejmują strategie ograniczania prędkości na całości obszarów miejskich lub wykorzystanie budynków użytkowych jako ekranów akustycznych. Zwrot w kierunku zapobiegania hałasowi, na przykład poprzez wspieranie zrównoważonych środków transportu, takich jak chodzenie pieszo i jazda na rowerze, ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia niezbędnej, długoterminowej redukcji hałasu. Rozwiązania obejmują przepisy dotyczące dostępu pojazdów do przestrzeni miejskiej, strefy dla pieszych, ograniczenia prędkości na obszarach miejskich oraz umożliwienie korzystania z aktywnej mobilności.

W ramach finansowanego przez UE projektu Interreg CHIPS (Innowacyjne autostrady rowerowe na rzecz inteligentniejszego transportu osób i planowania przestrzennego) opracowano i wypromowano autostrady rowerowe jako skuteczne i opłacalne rozwiązanie niskoemisyjne umożliwiające dojazdy do miejskich punktów zatrudnienia. W ramach projektu opracowano rozwiązania, które mogą pomóc miastom i regionom w ustanowieniu autostrad rowerowych jako nowego produktu w dziedzinie mobilności.

Rozwiązania takie umożliwiają pokonanie barier fizycznych i behawioralnych, które powstrzymują dojeżdżających do pracy przed korzystaniem z autostrad rowerowych, a także pozwalają maksymalizować synergii między autostradami rowerowymi a innymi środkami transportu.

Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza pochodzącego z transportu na obszarach miejskich osiąga się głównie poprzez ograniczenie lub zakaz ruchu powodującego zanieczyszczenia. Barcelońska koncepcja „super-osiedli”, polegająca na wyodrębnieniu wysp przestrzeni wolnej od samochodów, poprzez przekierowanie ruchu wokół skupisk bloków, wskazuje na znaczne zmniejszenie hałasu i zanieczyszczenia powietrza w mieście od czasu wprowadzenia pomysłu w 2016 roku. Lokalne władze myślą obecnie o zasadniczym rozszerzeniu tej koncepcji, a w ciągu najbliższej dekady Barcelona planuje przekształcić cały swój centralny obszar w zieloną, przyjazną pieszym i rowerzystom przestrzeń, niemal całkowicie pozbawioną pojazdów prywatnych. Innego rodzaju działania podjęto w stolicy Hiszpanii, Madrycie, gdzie w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) wdrożono strefy niskoemisyjne. Silne oddziaływanie spowodowało zmniejszenie zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu o 15% w ciągu zaledwie trzech miesięcy od ustanowienia stref niskoemisyjnych.

Kilka rumuńskich miast, w tym Iași, Sibiu, Sighetu Marmației, Suceava, Târgu Mureș i Pitești, zamówiło ostatnio nowoczesne, bezemisyjne autobusy elektryczne, ponieważ gminy przyjmują bardziej ekologiczne rozwiązania w celu rozszerzenia swojej floty transportu publicznego i zaoferowania mieszkańcom szerszego wachlarza usług. Według najnowszych badań przeprowadzonych przez C40 znaczące inwestycje ekologiczne w transport publiczny mogą zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza powodowane przez transport nawet o 45% i ograniczyć emisje z transportu miejskiego o ponad połowę do roku 2030. Zgodnie z nową strategią Komisji Europejskiej na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, 100 europejskich miast stanie się neutralnymi dla klimatu, a po europejskich drogach będzie poruszać się co najmniej 100 milionów pojazdów bezemisyjnych, aby osiągnąć cele związane z jakością powietrza i klimatem na całym kontynencie w ramach Europejskiego Zielonego Ładu.



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

Zdrowie fizyczne

W długiej tradycji promowania aktywnej mobilności w ramach programu **EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** kolejnym kluczowym elementem zrównoważonej mobilności miejskiej jest zdrowie fizyczne. Ponadto istotną rolę odgrywa również minimalizacja negatywnych efektów zewnętrznych związanych z ruchem drogowym, takich jak emisja spalin.

FAKTY I LICZBY

Jakość powietrza

Szkodliwy wpływ zanieczyszczenia powietrza potwierdzają ostatnie badania Światowej Organizacji Zdrowia (WHO), która szacuje, że 376 000 przedwczesnych zgonów w UE-27 i Wielkiej Brytanii w skali roku było spowodowanych bezpośrednio zanieczyszczeniem drobnym pyłem zawieszonym. Niemniej jednak w ciągu ostatnich 30 lat liczba zgonów spowodowanych zanieczyszczeniami zmniejszyła się o połowę. Można zaobserwować znaczące zmiany związane z ograniczaniem zanieczyszczeń powietrza, wykorzystaniem rozwiązań z zakresu aktywnej mobilności, nowych środków transportu, takich jak rowery elektryczne, a także działaniami na rzecz zwiększenia obszaru miejskich stref pieszych i terenów zielonych. Europejskie miasta, takie jak Kopenhaga i Amsterdam, zobowiązały się do wymiany całej floty transportu publicznego na pojazdy elektryczne do 2030 roku. Ponadto miasto Wiedeń zdecydowało się na korzystanie z autobusów napędzanych paliwem alternatywnym, a jednocześnie do prowadzenia polityki zachęcającej do korzystania z transportu publicznego, co zwiększyło jego udział w strukturze modalnej do 39%, dzięki czemu powoduje on jedynie 6% emisji CO₂ związanych z transportem w mieście.

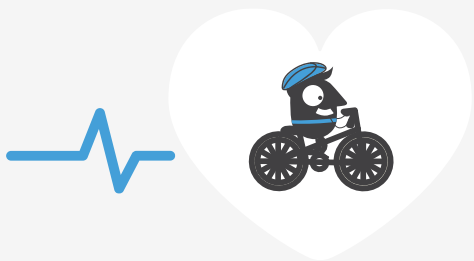


376 tys.

przedwczesnych
zgonów rocznie
spowodowanych
przez
zanieczyszczenie
drobnymi cząstkami

- 50% od 1990 r.





Aktywna mobilność

Aktywna mobilność zastępująca pojazdy osobowe może nieść ze sobą dwa pozytywne skutki: poprawę zdrowia fizycznego i zmniejszenie emisji spalin. Obejmujące okres pięciu lat badania brytyjskie wykazały, że osoby dojeżdżające do pracy na rowerze były o 52% mniej narażone na śmierć z powodu chorób serca i o 40% mniej narażone na śmierć z powodu raka. U badanych stwierdzono również ogółem o 46% niższe ryzyko rozwoju chorób serca i o 45% niższe ryzyko zachorowania na raka.

Z ekonomicznego punktu widzenia siedzący tryb życia jest nie tylko szkodliwy dla zdrowia, ale przynosi Unii Europejskiej ogólne straty gospodarcze w wysokości ponad 80 mld euro rocznie. Europejski plan walki z rakiem ma na celu zmniejszenie liczby zgonów z powodu nowotworów spowodowanych zanieczyszczeniem środowiska, a także innymi czynnikami ryzyka. Plan ten jest ściśle powiązany z Zielonym Ładem oraz stanowiącym jego część Planem działania na rzecz eliminacji zanieczyszczeń, aby zintensyfikować prowadzone w państwach członkowskich działania przeciwko zanieczyszczeniom, w celu osiągnięcia czystszej powietrza poprzez lepsze monitorowanie, modelowanie i ukierunkowane plany ochrony powietrza.

Ograniczona mobilność może mieć również znaczący wpływ na osoby starsze, co stanowi wyzwanie, o którym wspomniano w ramach Unijnego Tygodnia Aktywnego i Zdrowego Starzenia się. Ponadto ta europejska inicjatywa zajmuje się tym problemem w ramach finansowanego przez UE projektu „Połączona Witalność”. W ramach EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU bliżej przyglądamy się jeździe na rowerze. Postęp technologiczny może przynosić nie tylko zmiany strukturalne, ale może również sprzyjać aktywnej mobilności. Wiele osób starszych uważa jazdę na rowerze za bardziej wymagającą fizycznie, zatem wzrost liczby dostępnych rowerów elektrycznych w bardziej przystępnych cenach może przynieść korzyści tej grupie wiekowej.

Można zaobserwować ogólny wzrost popytu, ponieważ w ciągu jednej dekady sprzedaż wzrosła sześciokrotnie, a w okresie od 2020 r. do 2025 r. przewiduje się jej ponowne podwojenie. Jak wynika z ostatnich badań przeprowadzonych w Niemczech, największa liczba użytkowników rowerów elektrycznych – 16% – należy do grupy wiekowej 65–69 lat. Połowa wszystkich przejazdów rowerem elektrycznym w Niemczech wykonywana jest przez osoby powyżej 60 roku życia, a 29% wszystkich przejazdów rowerem elektrycznym wykonywanych jest przez osoby, które mają co najmniej 70 lat. Dzielne dystanse pokonywane na rowerach elektrycznych przez wymienione grupy wiekowe to odległości większe niż w przypadku „normalnych” rowerów o od czterech do ośmiu kilometrów, co stanowi wzrost o 70%.

Mikromobilność

Innym nowym trendem obok rowerów elektrycznych są wypożyczane rowery i hulajnogi elektryczne, które można pozostawiać w dowolnym miejscu, dostępne w ścisłych centrach miast w całej Europie – znane jako rozwiązania z zakresu mikromobilności. Można je uznać za szybkie i czyste rozwiązanie pozwalające ograniczyć emisję spalin w centrach miast, a jednocześnie stanowiące szybką alternatywę w przemieszczaniu się z punktu A do punktu B w otoczeniu miejskim. Oceny Interreg w Bukareszcie wskazują, że lokalny dostawca hulajnóg elektrycznych „Flow” twierdzi, iż każdy pojazd w ciągu swojego cyklu życia zmniejsza emisję o nawet 3500 kg dwutlenku węgla. To, czy uda się osiągnąć takie wartości, zależy od trwałości i czasu użytkowania. Z jednego z badań wynika, że czas aktywnego użytkowania hulajnóg elektrycznych do momentu ich zezłomowania wynosi zaledwie 28 dni. Niemniej jednak należy podkreślić, że rowery i hulajnogi elektryczne nie emitują spalin i stanowią unowocześnienie oferty mobilności w środowisku miejskim. Tak długo, jak długo pojazdy są utrzymywane i naprawiane w sposób przyjazny dla środowiska, a ich zbiórka jest ekologiczna, rozwiązania te mogą stanowić opłacalną alternatywę.

Osoby dojeżdżające do pracy na rowerze mają o **46% niższe ryzyko** rozwoju chorób serca i o **45% niższe ryzyko** zachorowania na raka

6x

Sprzedaż rowerów wzrosła sześciokrotnie w ciągu jednej dekady

Grupa wiekowa

65-69

posiada największą liczbę rowerów elektrycznych

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>

Zmniejszenie emisji w ścisłych centrach miast

Ograniczenie emisji w europejskich ścisłych centrach miast przynosi korzyści dla zdrowia. Doskonałym przykładem, który również został uznany za wzorcowe **DZIAŁANIE NARZECZ RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** w ramach **EUROPEJSKIEGO TYGODNIA RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**, jest inicjatywa Park & Ride firmy Q-Park. Ten prywatny belgijski operator parkingu oferuje w każdy weekend ponad 50% zniżki na parkowanie na dworcu kolejowym „Antwerp Berchem”. Parking zlokalizowany jest dogodnie przy obwodnicy, aby ograniczyć korzystanie z samochodów osobowych w centrum miasta.

Ograniczenie dostępu samochodów do ścisłych centrów miast

Kolejnym środkiem ograniczającym ruch samochodowy w ścisłych centrach miast są tymczasowe lub stałe przepisy dotyczące dostępu pojazdów do przestrzeni miejskiej. Obejmują one szereg rozwiązań: od tymczasowych ograniczeń, po ograniczenia ruchu w niektórych strefach do ruchu pojazdów niskoemisyjnych lub nawet zakaz wjazdu do określonych stref dla wszystkich pojazdów prywatnych. Podczas gdy wprowadzanie tego rodzaju uregulowań może być długotrwałym procesem, dostępne są mniejsze i szybsze rozwiązania. Bordeaux i Paryż opracowały strategię wprowadzenia dnia bez samochodu w pierwszą niedzielę każdego miesiąca przez cały rok 2021, poprzez wprowadzenie stref bez samochodu w określonych obszarach. Od stycznia do marca koncepcja ta jest testowana w zachodniej części centrum Bordeaux.



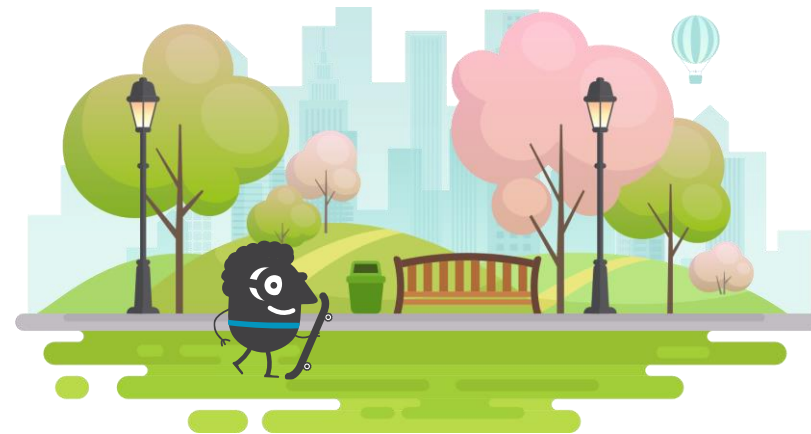
Krakow, Poland

Od kwietnia strefa ta zostaje rozszerzona w kierunku północnym i południowym. Zasady te obowiązują w godzinach od 10:00 do 18:00 lub 19:00. To regularne wydarzenie zapewnia przewidywalność i pozwala uniknąć znaczącego wpływu na płynność ruchu na większą skalę.

Kraków zmienił zasady parkowania na kilku miejskich placach. Zmiany te spotkały się z protestami właścicieli sklepów i zarządców parkingów. To wrogie nastawienie zmieniło się w ciągu kilku miesięcy, gdy okazało się, że właściciele sklepów i parkingów nie ponieśli znaczących strat ekonomicznych, a ludzie zaczęli spędzać więcej czasu na zrestrukturyzowanym terenie. Ponad 75% ankietowanych nie chce powrotu do poprzedniego stanu rzeczy. Podkreślali oni, że są „szczególnie zadowoleni z braku samochodów na tych obszarach, a jednocześnie podoba im się mała architektura, zabytkowe budynki i ogólna atmosfera”. Powyższe przykłady z wyżej wymienionych miast stanowią jedynie niewielki wycinek zbiorowych działań podejmowanych przez europejskie miasta w celu obniżenia poziomu emisji.

Łączenie działań w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)

Opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, który jest długoterminowym, wszechstronnym, zintegrowanym planem mobilności dla całego funkcjonalnego obszaru miejskiego zapewnia jasne długoterminowe cele poprzez kompleksową analizę wyzwań związanych z mobilnością, przy jednoczesnym uwzględnieniu ogólnej kombinacji środków transportu, w celu zmniejszenia efektów zewnętrznych, które są szkodliwe dla ludzi i środowiska. Miasto Budapeszt podkreśliło znaczenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej jako klucza do bardziej zharmonizowanego podejścia różnych zainteresowanych stron, od wydziałów urzędów miejskich i przedstawicieli państwa, po przedsiębiorstwa transportowe. Koordynacja ta gwarantuje zbiorowe wsparcie niezbędne do wdrożenia planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Więcej informacji na temat planów zrównoważonej mobilności miejskiej dostępnych jest na platformie ELTIS oraz w wytycznych dotyczących opracowywania i wdrażania tych planów.



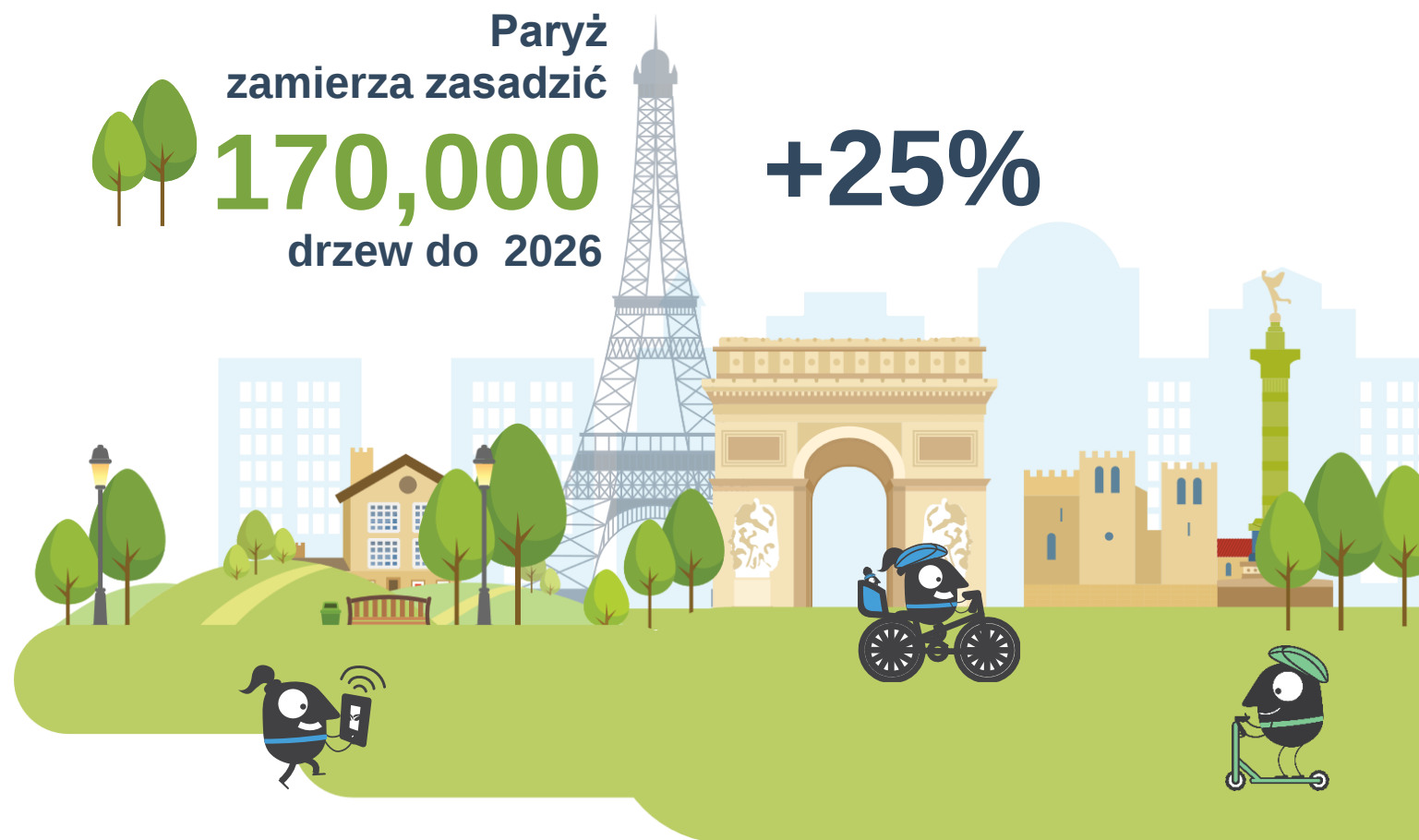
33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>
34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>
35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf>
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf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

Uwolnienie przestrzeni dla aktywnej mobilności

Aktywność fizyczną można wspierać poprzez zapewnienie zielonych obszarów miejskich, które oferują przestrzeń do joggingu, jogi lub cieszenia się naturą i słońcem oraz pomagają zmniejszyć temperaturę powierzchni asfaltowych ulic lub budynków, ponieważ drzewa i większe krzewy zapewniają cień. Przykłady z Göteborga w Szwecji pokazują, że temperatura w parku miejskim była o 4°C niższa niż w zabudowanym obszarze miejskim. Ponadto drzewa i inne rośliny zielone zmniejszają poziom CO₂, zapewniają naturalne siedlisko dla zwierząt, a nawet zwiększają wartość okolicznych nieruchomości. Inny przykład pochodzi z Paryża. Stolica Francji zamierza wykorzystać możliwości zazielenienia miasta, sadząc 170 000 drzew, tworząc oś zieleni i przeznaczając 30 hektarów na parki i ogrody. Ponieważ w Paryżu jest już 500 000 drzew, plan, który powinien zostać wdrożony do 2026 r., zwiększyłby liczbę drzew o ok. 25%.

Zachęcanie do aktywnej mobilności

Zachęcanie do aktywnej mobilności może mieć duże znaczenie. W wielu państwach już od dawna istnieją systemy motywacyjne, jak na przykład funkcjonujący w Wielkiej Brytanii program dojazdów rowerowych do pracy, w ramach którego oferowane są zwolnienia z podatku na wypożyczenie lub zakup rowerów i odpowiedniego wyposażenia. Podobne przykłady można znaleźć w Belgii, a więc państwie skłonnym do korzystania z samochodów i głęboko kochającym kolarstwo wyczynowe. Grupa „Fietzersbond” (niderlandzkojęzyczna grupa wspierająca ruch rowerowy we Flandrii i Brukseli) zorganizowała wyzwanie dla pracodawców, aby zachęcić ich do aktywnej mobilności poprzez monitorowanie kilometrów z użyciem aplikacji i zachęcanie do wspólnej jazdy na rowerze, przewidując imprezy i nagrody służące zmotywowaniu pracowników.



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

Środki bezpieczeństwa

W tej części wytycznych tematycznych przyjrano się bliżej środkom bezpieczeństwa, omawiając dwa zagadnienia: bezpieczeństwo transportu, w tym środki bezpieczeństwa dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, oraz bezpieczeństwo drogowe. Ta ostatnia kategoria obejmuje środki mające na celu przeciwdziałanie wypadkom drogowym i wypadkom ze skutkiem śmiertelnym.

FAKTY I LICZBY

Poprawa bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych

Okolo 15% osób w UE to osoby niepełnosprawne, a w miarę starzenia się społeczeństwa liczba ta będzie prawdopodobnie rosnać. Z tego względu Komisja Transportu Parlamentu Europejskiego zidentyfikowała różne trudności, z jakimi podczas korzystania z transportu publicznego borykają się osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub osoby niewidome bądź niedowidzące. Dotyczą one przede wszystkim poważnych barier w dostępie do węzłów przesiadkowych i intermodalnych oraz braku informacji o dostępności lokalnego transportu. Tam, gdzie takie informacje są dostępne, często brakuje odpowiedniego nośnika, np. alfabetu Braille'a lub formatu audio.

~15%
osoby
niepełnosprawne
w UE



Zwiększenie bezpieczeństwa na drogach

Europejskie państwa członkowskie dążą do osiągnięcia celu zerowej liczby ofiar śmiertelnych na drogach, czyli „Wizji Zero”, jak określiła to Komisja Europejska. Liczba ofiar śmiertelnych na drogach zmniejszyła się dzięki pasom bezpieczeństwa i innym unijnym przepisom dotyczącym bezpieczeństwa, postępowi technologicznemu w przemyśle motoryzacyjnym oraz bardziej rygorystycznym krajowym przepisom dotyczącym ograniczeń prędkości. W 2001 r. w wypadkach drogowych zginęło prawie 55 000 osób; do 2018 r. liczba ta spadła o ponad 50%.

Bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych

38% wszystkich wypadków śmiertelnych ma miejsce na drogach miejskich. W związku z tym temat przewodni EUROPEJSKIEGO TYGODNIA RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU na rok 2021 ma na celu zwiększenie świadomości na temat tragicznej liczby około 9500 ofiar śmiertelnych odnotowanej w 2018 roku. Ponad 50% tych wypadków śmiertelnych dotyczy rowerzystów i pieszych. Istnieje wyraźny związek przyczynowy między prędkością samochodu a obrażeniami rowerzysty lub pieszego. Wykazano na przykład, że piesi mają 90% szans na przeżycie w przypadku uderzenia przez samochód jadący z prędkością 30 km/h lub mniejszą, ale mniej niż 50% szans na przeżycie w przypadku uderzenia przy prędkości 45 km/h i prawie żadnych szans na przeżycie w przypadku uderzenia z prędkością 80 km/h lub większą.

Rowerzyści i piesi pozostają najbardziej podatnymi na zagrożenie grupami w ruchu miejskim. Jak podkreślono w dokumencie roboczym służb Komisji Europejskiej „Ramy polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 — Kolejne kroki w kierunku realizacji »Wizji Zero«”, czynnikiem przyczyniającym się do ponad 30% zdarzeń jest infrastruktura drogowa i jej otoczenie. Przykłady najlepszych praktyk w dalszej części dokumentu przedstawiają rozwiązania infrastrukturalne z całej Europy.

Uregulowania dotyczące bezpiecznego korzystania z hulajnóg elektrycznych

Rozwiązania w zakresie mikromobilności, takie jak hulajnogi elektryczne, które można pozostawić w dowolnym miejscu, rozpowszechniły się w centrach europejskich miast. Istnieją jednak znaczne różnice w ramach regulacyjnych. Podczas gdy niektóre miasta narzucają ograniczenie prędkości do 20 km/h, inne dopuszczają wyższe prędkości. W kilku państwach UE obowiązują przepisy zobowiązujące użytkowników hulajnóg elektrycznych do korzystania z chodników, podczas gdy w innych wyraźnie zaznaczono, że na hulajnogach elektrycznych należy poruszać się – stosownie do warunków – po drodze lub ścieżce rowerowej. Takie niejasne i niespójne przepisy mogą powodować niebezpieczne sytuacje i stwarzać trudności dla podróżnych.

Ponadto ogólne bezpieczeństwo użytkowników dróg mogą poprawić zasady parkowania hulajnóg elektrycznych. Miasta, takie jak Malaga, utworzyły specjalne strefy parkingowe, aby uniknąć chaotycznego parkowania hulajnóg elektrycznych na chodnikach. Miasta w całej Europie walczą z nadmierną prędkością ustalając jasne ograniczenia prędkości i nakładając wysokie grzywny za ich nieprzestrzeganie. W Paryżu wprowadzono mandat w wysokości 135 euro za jazdę po chodniku i określono limit prędkości dla hulajnóg elektrycznych wynoszący 20 km/h.

Można zauważyć, że wyżej wymienione zasady są potrzebne, ponieważ statystyki bezpieczeństwa wskazują na oczywiste niebezpieczeństwo powodowane przez takie środki transportu. Duńskie badania sugerują, że obrażenia odniesione na hulajnogach elektrycznych są osiem razy większe niż w przypadku rowerzystów; natomiast statystyki ze Stanów Zjednoczonych wskazują, że prawdopodobieństwo wystąpienia obrażeń głowy w przypadku użytkowników hulajnóg elektrycznych jest dwukrotnie wyższe. Rozwiązaniem stanowiącym odpowiedź na te dość alarmujące liczby, jest zajęcie się problemem prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu oraz szkolenia drogowe dla użytkowników mikromobilności, a także podniesienie jakości miejskich dróg i chodników poprzez zmniejszenie liczby wybojów i zapewnienie gładkich nawierzchni tam, gdzie to konieczne.

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

-50%

ofiar śmiertelnych
na drogach
2018 vs 2001

38%

wypadków śmiertelnych
ma miejsce na drogach
miejskich

>30%

wypadków związanych z
infrastrukturą drogową

Zwrócenie uwagi na grupy podatne na zagrożenia

Budapeszt jako jeden z regionów metropolitalnych Europy Środkowej opracował plan mobilności, w którym zwrócono szczególną uwagę na pieszych, wprowadzając różne środki przewidziane na okres od 2014 do 2030 roku. Jednym z nich jest coroczny przegląd znaków drogowych wokół przedszkoli, szkół i innych placówek oświatowych. Dodatkowym wsparciem są nowe strefy uspokojenia ruchu. Te strefy ograniczonej prędkości powinny być wprowadzane bez dodatkowych znaków, jako że zasady będą oczywiste. Uda się to osiągnąć dzięki zmianie przebiegu drogi za sprawą poszerzenia pasów krawężnika lub „wysp bezpieczeństwa”. Inicjatywy te stanowią pakiety środków przewidzianych w ramach budapeszteńskiego planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Strona Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Publicznego (UITP) zawiera kilka sugestii wytycznych ilustrujących, jak wspierać osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub inne osoby niepełnosprawne, które potrzebują pomocy, i jak z nimi współpracować. UITP sugeruje nie tylko cierpliwość, ale również zwracanie się bezpośrednio do pasażera, a nie do osoby towarzyszącej. Podczas rozmowy z osobą potrzebującą, język ciała powinien być dostosowany do wypowiedzianych treści, aby uniknąć nieporozumień. Ponadto zawsze należy szanować przestrzeń osobistą osób niepełnosprawnych.

Zwiększanie świadomości poprzez zmianę perspektywy



Wiener Linien, Vienna, Austria

Wiedeń i jego zakład transportu „Wiener Linien” stanowią doskonały przykład integracji osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz osób niewidomych lub niedowidzących. Pomiędzy politykami a poszczególnymi grupami interesów odbywały się rozmowy, które miały na celu lepsze zrozumienie oczekiwań i potrzeb. Podejmowano działania w zakresie współpracy, takie jak „warsztaty spacerowe”, w celu zebrania osób o ograniczonej mobilności, osób niewidomych lub niedowidzących oraz decydentów, aby wspólnie spacerowali w pobliżu przystanków transportu publicznego. Te rozmowy pomagają w zwiększaniu świadomości. Od 1999 roku na przystankach komunikacji miejskiej „Wiener Linien” instalowane są systemy chodnikowe składające się z płytek lub kostki brukowej z rowkami lub wypustkami. Te szeroko rozpowszechnione systemy mają pomagać osobom niewidomym lub niedowidzącym w znalezieniu najbezpieczniejszej i najszybszej drogi do środków transportu publicznego i wyjściu z niego. Ponadto dzięki wieloletnim staraniom „Wiener Linien” wszystkie stacje są dostępne z poziomu terenu.

Otwarta wymiana poglądów z osobami niepełnosprawnymi w celu budowania empatii

Innym praktycznym i łatwym w realizacji rozwiązaniem są kampanie uświadamiające. Przykłady najlepszych praktyk z miast europejskich obejmują warsztaty, spacery po mieście z udziałem osób niewidomych lub niedowidzących oraz kampanie informacyjne. W niniejszych wytycznych tematycznych wyróżniono trzy przykłady **DZIAŁAŃ NARZECZ RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** prowadzonych w ramach **EUROPEJSKIEGO TYGODNIA Z RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**. Małe miasteczko na hiszpańskiej Majorce stworzyło „miasto randek w ciemno” – projekt, który ma umożliwić ludziom doświadczenie poruszania się bez możliwości widzenia, w towarzystwie osoby niewidomej z lokalnej społeczności. Wspólny spacer po mieście pozwala zwrócić uwagę na wszelkiego rodzaju problemy związane z dostępnością i zwiększa świadomość dotyczącą pewnych pułapek infrastrukturalnych. Podobna kampania uświadamiająca została zorganizowana przez francuskie miasto Montargis, położone 70 km na wschód od Orléanu, które ukierunkowało swoje działania na urzędników wyłanianych w wyborach. Urzędników oprowadzano po różnych miejscach z przeszkodami, aby doświadczyli oni braku wzroku, braku słuchu czy ograniczonej sprawności ruchowej. Inne rozwiązanie pochodzi z tureckiego miasta Izmir, gdzie osoby pełnosprawne i niepełnosprawne korzystały wspólnie z rowerów tandemowych. Podczas przejażdżek identyfikowano wspólne przeszkody.



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

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

Ruch pieszy

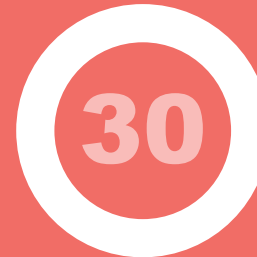
Dni lub weekendy bez samochodu od dawna stanowią część dorocznych obchodów **EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**. Tymczasowe środki, które stanowiły początek tygodnia wydarzeń w wielu przypadkach stały się trwałymi rozwiązaniami. Bolonia, będąca laureatem nagrody **EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** 2011, wprowadziła tymczasowo strefy bez samochodów w historycznym centrum miasta. Dekadę później weekendy bez samochodu stały się nieodłącznym elementem życia miejskiego w Bolonii. Te historie mogą zainspirować miasta w całej Europie do rozpoczęcia podobnych przemian.

Ponieważ wdrożenie działań związanych z przestrzenią dla pieszych może zająć dużo czasu, przykład stopniowego podejścia przyjętego przez stolicę Słowenii, Lublanę, jest bardzo udany, gdyż doprowadził do powstania całkowitej powierzchni przeznaczonej dla ruchu pieszego wynoszącej ponad 100 000m² (co stanowi równowartość ponad 140 boisk piłkarskich). Miasto rozpoczęło proces rewitalizacji, gdy stało się obliczem zwiększonego natężenia ruchu w centrum miasta. Działaniom towarzyszyła rewitalizacja brzegów rzeki w ścisłym centrum oraz budowa dodatkowych mostów przeznaczonych dla pieszych. Dzięki owocnej dyskusji z mieszkańcami Lublany, te długofalowe procesy mające na celu ograniczenie ruchu samochodowego w mieście cieszą się wciąż poparciem na poziomie 88–95%.

Uspokojenie ruchu i zmniejszenie dozwolonej prędkości w miastach

Możliwym działaniem, które blokuje dostęp samochodów osobowych do niektórych obszarów, jest przeznaczenie ulic dla ruchu pieszego. Jednak również mniejsze działania infrastrukturalne mogą mieć znaczący wpływ na bezpieczeństwo pieszych. W niemieckim badaniu zwrócono uwagę na różne mniejsze środki, takie jak chociażby wysepki dla pieszych, poszerzenia pasów krawężnika po stronie pieszych, zwężenia jezdni lub nasadzenia, i skutki wymienionych. Wysepki dla pieszych to wydzielone obszary na środku jezdni, które umożliwiają pieszym zatrzymanie się w trakcie przechodzenia przez ruchliwą drogę główną lub drugorzędną, co stanowi rozwiązanie szczególnie pomocne dla osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej i dzieci. Ten niewielki środek infrastrukturalny powoduje ograniczenie prędkości, zwiększenie uwagi kierowców i skrócenie odległości, jaką należy pokonać, by przejść przez ulicę. To ostatnie jest też głównym powodem wprowadzania zwężeń jezdni, które również służą uspokojeniu ruchu.

Innym istotnym środkiem mającym na celu zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów na drogach jest jeszcze większe ograniczanie prędkości w określonych strefach wysokiego ryzyka lub na całym obszarze miejskim. Chociaż różne miasta europejskie zmniejszyły dozwoloną prędkość w niektórych obszarach, szczególnie interesujące są dwa ostatnie przykłady: Bilbao w Hiszpanii i stolica Belgii – Bruksela. Bilbao otrzymało unijną nagrodę w dziedzinie miejskiego bezpieczeństwa drogowego w 2020 r., a Bruksela otrzymała nagrodę za plan zrównoważonej mobilności miejskiej w 2019 r.



Bilbao w ramach swojego planu zrównoważonej mobilności miejskiej ustanowiło w 2007 r. plan bezpiecznej mobilności, który od 2011 r. doprowadził do ograniczenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do maksymalnie trzech rocznie. Jako pierwsze miasto z ponad 300 000 mieszkańców, które zastosowało ograniczenie prędkości do 30 km/h na 87% wszystkich dróg, Bilbao zrobiło znaczący krok w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, przy jednoczesnym zmniejszeniu zanieczyszczenia hałasem i ograniczeniu innych negatywnych efektów zewnętrznych związanych z ruchem samochodów osobowych. Środki te spotkały się z powszechną aprobatą dzięki holistycznym dyskusjom z lokalnymi interesariuszami oraz solidnemu planowi komunikacji, który miał na celu zwiększenie akceptacji tego rozwiązania przez mieszkańców. Przewidywania, że ograniczenie prędkości do 30 km/h wydłuży czas przejazdu i zaszkodzi płynności ruchu, okazały się bezpodstawne. Kolejna istotna zmiana miała miejsce w Brukseli, która od 1 stycznia 2021 r. również zmieniła ograniczenie prędkości do 30 km/h na wszystkich drogach z wyjątkiem kilku głównych. Zasadniczym powodem podjęcia tego ważnego kroku jest chęć rozwiązania problemu zanieczyszczenia hałasem i bezpieczeństwa drogowego. Jak wynika z kontroli prędkości w kilkunastu lokalizacjach w stolicy, rezultaty były widoczne już po miesiącu stosowania tego rozwiązania. Dane wskazują, że po jednym miesiącu od wprowadzenia systemu, prędkość w strefach 30 km/h i 50 km/h spadła średnio o 9%. Wbrew powszechnemu przekonaniu całkowity czas podróży pozostaje stabilny, zarówno w godzinach szczytu, jak i poza nimi.

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

Walka z COVID-19

W tej części omówiono różne środki walki z COVID-19 w dziedzinie mobilności miejskiej, dzieląc się statystykami, które drastycznie wpłynęły na życie publiczne w miastach europejskich i na całym świecie. W szczególności koncentrujemy się na pozytywnych aspektach zmian wprowadzanych w reakcji na pandemię.

Autorzy pragną podkreślić, że temat ten opisywano szeroko w ramach innych projektów finansowych przez UE oraz działań innych organizacji i instytucji. Kompleksowe wskazówki i przykłady najlepszych praktyk można znaleźć w dokumentach The SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility (Przewodnik tematyczny o planach zrównoważonej mobilności miejskiej dotyczący planowania bardziej odpornej i solidnej mobilności miejskiej) oraz The SUMP Practitioner Briefing on COVID-19 (Praktyczny przewodnik o planach zrównoważonej mobilności miejskiej dotyczący COVID-19). Niniejszy dokument zawiera krótki zarys kilku wybranych działań.

Europejski Zielony Ład wspiera odbudowę gospodarczą po pandemii COVID-19, pomagając w odtworzeniu bardziej zrównoważonej gospodarki UE, tworząc możliwości zatrudnienia i zmniejszając nierówności społeczne. Zaproponowana przez Komisję Europejską strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ma pomóc europejskiemu systemowi transportowemu w szybkim wyjściu z poważnych skutków kryzysu związanego z COVID-19 oraz w zwiększeniu zrównoważenia, inteligentnego charakteru i odporności systemu transportu.



Przywrócenie zaufania do transportu publicznego

W całej Europie i na świecie pandemia COVID-19 spowodowała znaczne ograniczenie korzystania z transportu publicznego. Europejskie miasta, takie jak Lyon i Nicea, na początku 2020 r. odnotowały spadek wykorzystania transportu publicznego o 85% do 95 %. Podobny istotny spadek zaobserwowano w Holandii. To znaczne ograniczenie liczby pasażerów wynikało częściowo z nieuzasadnionych obaw związanych z ryzykiem zarażenia się wirusem w pociągach lub autobusach. Dane niemieckich i francuskich agencji rządowych ds. kontroli chorób wskazują jednak, że tylko od 0,2 do 1,2% zakażeń COVID-19 można przypisać do wszystkich środków transportu (lądowego, powietrznego i morskiego). Wyniki te potwierdza badanie przeprowadzone w Chinach, polegające na ocenie ognisk związanych z koleją dużych prędkości. W badaniu podkreślono, że transport publiczny jest bardzo bezpieczny, pod warunkiem, że dostępna jest odpowiednia przestrzeń do rozmieszczenia pasażerów, a narażenie jest stosunkowo krótkie. Badania prowadzone we Francji, Austrii i Japonii potwierdzają, że krótkie przejazdy metrem stanowią minimalne ryzyko i dokonuje się porównania z wielogodziennymi przejazdami pociągiem.

Przejsie w kierunku aktywnej mobilności

Wraz ze znacznym spadkiem wykorzystania transportu publicznego i ograniczeniem dojazdów nastąpiło wyraźne przesunięcie w kierunku aktywnej mobilności, takiej jak jazda na rowerze i chodzenie pieszo. Władze miast w całej Europie wspierały zmiany zachowań poprzez tworzenie stałych lub tymczasowych ścieżek rowerowych. W niemieckim badaniu przeanalizowano ogólnoeuropejskie komunikaty dotyczące tymczasowych ścieżek rowerowych w okresie pandemii. Badacze zauważyli, że do lipca 2020 roku zapowiedziano 2000 kilometrów tego rodzaju zmian infrastrukturalnych. Tymczasowe ścieżki rowerowe powstały w wielu większych miastach europejskich, w tym w Berlinie (23 km), Brukseli (40 km), Budapeszcie (20 km), Paryżu (32 km) i Rzymie (150 km).

Poprawa jakości powietrza

Poza zmianami na korzyść aktywnej mobilności, w europejskich miastach zaobserwowano również zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia dwutlenkiem azotu (NO₂) i pyłem drobnym (PM_{2,5}) w marcu 2020 r., gdy obowiązywały ograniczenia w przemieszczaniu się. Według Europejskiej Agencji Środowiska (EEA) w miastach europejskich, takich jak Paryż (54%), Mediolan (21%), Barcelona (55%) i Lizbona (51%), w porównaniu z poprzednim rokiem spadła znacząco emisja NO₂.

Tylko 0,2% do 1,2%
zakażeń wirusem COVID-19
można przypisać do wszystkich
środków transportu



Jeśli chodzi o NO₂, analizy przeprowadzone przez laboratorium meteorologiczne paryskiej Sorbony (Francja) wskazują, że poziom emisji spadł o ponad 30% na obszarach miejskich Austrii, Belgii, Bułgarii, Francji, Włoch, Hiszpanii, Szwajcarii i Portugalii (gdzie spadki przekroczyły 50%). Ograniczenie emisji zaobserwowano na obszarach miejskich we wszystkich państwach europejskich objętych analizą. To samo dotyczy PM_{2,5} – spadki odnotowano we wszystkich obszarach miejskich, z wyjątkiem Polski. Najbardziej zauważalne ograniczenia nastąpiły we Francji (18%), Włoszech (20,5%), Portugalii (23,5%) i Słowenii (18,4%).

Zmniejszenie ruchu pojazdów doprowadziło również do ograniczenia liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych. W 19 spośród 25 państw członkowskich UE odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych na drogach w kwietniu 2020 r. w porównaniu z kwietniem w poprzednich trzech latach. Życie straciło 910 osób, podczas gdy wcześniejsza średnia wynosiła 1415 ofiar śmiertelnych, co stanowi spadek o około 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/>

Autorzy polecają zapoznanie się z informacjami zebranymi przez partnerów EUROPEJSKIEGOTYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU, takimi jak zasoby na stronach „COVID-19 i mobilność”, „Nowe oblicze miast po pandemii COVID-19”, a także na stronie „Przewodnik tematyczny o planach zrównoważonej mobilności miejskiej dotyczący odporności na COVID-19”.

Środki bezpieczeństwa w transporcie publicznym

Kilka miast europejskich, takich jak rumuńskie miasto Iasi, zdecydowało się w szczytowym okresie pandemii COVID-19 na wprowadzenie specjalnych autobusów dla grup szczególnie narażonych lub kluczowych pracowników. Podobne działania można było obserwować w innych miastach, takich jak Dublin, gdzie zdecydowano się utrzymać częstotliwość kursowania autobusów na istniejących trasach, pomimo spadku zainteresowania transportem publicznym. Co więcej, trasy autobusów zostały dostosowane tak, aby uniknąć przepełnienia na wąskich przystankach oraz aby pomieścić ścieżki rowerowe na drogach stolicy Irlandii. Znaczące korzyści w walce z pandemią przynosi również udostępnianie informacji, na przykład publikowanie dodatkowych informacji o obłożeniu autobusów za pośrednictwem aplikacji na smartfony przez Deutsche Bahn (niemieckie przedsiębiorstwo kolejowe) i przedsiębiorstwo autobusowe w Katalonii (Hiszpania).

Aktywna mobilność podczas COVID-19

Ponieważ wiele osób wybrało rozwiązania aktywnej mobilności, takie jak chodzenie pieszo i jazda na rowerze, władze miejskie podjęły różne działania, aby zachęcać do aktywnej mobilności i zmniejszyć obciążenie infrastruktury transportu publicznego. Wiele miast rozbudowało swoją tymczasową infrastrukturę alternatywnej mobilności w celu stworzenia trwałych rozwiązań. W momencie publikacji niniejszego dokumentu nie jest jasne, czy wszystkie środki tymczasowe zostaną utrzymane, dlatego skupiamy się na wybranych rozwiązaniach stałych.

Włoski Mediolan inspirował się kilkoma miastami świata, aby ponownie przemyśleć podział przestrzeni drogowej w centrum miasta. Dokument programowy „Strade Aperte” (Otwarte drogi) ma na celu rozszerzenie ścieżek rowerowych i przestrzeni dla pieszych, co ma otworzyć ulice miast na aktywną mobilność i odwrócić uwagę od samochodu osobowego. W ramach programu „Otwarte drogi” zastosowano rozwiązania znane z innych miast, takich jak Berlin i Barcelona, obejmujące sadzenie drzew, rewaloryzację bulwarów i restrukturyzację skrzyżowań o dużym natężeniu ruchu. Podczas gdy inne miasta określiły konkretny cel w postaci określonej liczby kilometrów ścieżek rowerowych, program mediolański ma doprowadzić do zmiany mentalności, aby wzbudzić zainteresowanie aktywną mobilnością.

Bordeaux, region winiarski zamieszkiwany przez 250 000 osób, stworzył 78 kilometrów tymczasowych ścieżek rowerowych, tymczasowe stojaki rowerowe w centrum miasta oraz specjalną flotę 1000 rowerów do wypożyczenia przeznaczonych dla studentów, a także 200 dodatkowych rowerów elektrycznych, które zasilają istniejącą flotę pojazdów do wypożyczenia.

Przyspieszenie realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej

Bolonia, która jest miastem studenckim i stolicą włoskiego regionu Emilia-Romania, w ciągu najbliższych lat rozbuduje swoją obecną sieć 145 kilometrów ścieżek rowerowych do około 500 kilometrów. Tamtejsze plany rowerowe, opracowane w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej, nabrały tempa za sprawą pandemii COVID-19. Według burmistrza Bolonii 60% planów z bolońskiego planu zrównoważonej mobilności miejskiej, Bicip Metropolitana, mających na celu połączenie centrum miasta, obszarów handlowych i mieszkalnych w regionie metropolitalnym, miało zostać zrealizowane przed końcem 2020 r. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej odegrał w tym kluczową rolę, ponieważ pozwolił obszarowi metropolitalnemu i miastu Bolonia na szybkie wdrożenie istniejących zamierzeń. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej zawiera strategiczne, długoterminowe cele, ale obejmuje również cele krótkoterminowe. Ta elastyczność pozwoliła innym miastom posiadającym plany zrównoważonej mobilności miejskiej, takim jak Antwerpia i Gandawa (Belgia), Katowice (Polska), Lizbona (Portugalia) i Szeged (Węgry), na przyspieszenie realizacji uzgodnionych środków podczas pandemii COVID-19, stosownie do zmiany okoliczności i priorytetów.



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>

