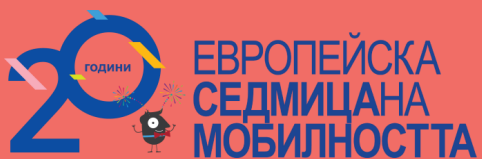


ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА

16-22 СЕПТЕМВРИ 2021

Придвижвайте се устойчиво. Бъдете здрави.



#MobilityWeek

ТЕМАТИЧНИ
НАСОКИ



СЪДЪРЖАНИЕ

1. Устойчива мобилност за безопасен и здравословен начин на живот

ЕВРОПЕЙСКА **СЕДМИЦАНА**
МОБИЛНОСТТА е жива и свързаните с нея дейности продължават

Как можете да участвате?

20 години
ЕВРОПЕЙСКА **СЕДМИЦАНА**
МОБИЛНОСТТА

Връзка с други инициативи на ЕС

Тазгодишните подтеми

2. Психично здраве

ФАКТИ И ЦИФРИ

Активната мобилност оказва съществено въздействие върху здравето

Финансово достъпен транспорт за социална интеграция и участие

Зони за отдых в градска среда

Борба с шума и замърсяването на въздуха

НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА

Осигуряване на пространство

15-минутният град

Стратегии за намаляване на шума от трафика и замърсяването на въздуха

3. Физическо здраве

ФАКТИ И ЦИФРИ

Качество на въздуха

Активна мобилност

Микромобилност

НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА

Намаляване на емисиите в централните градски части

Ограничаване на достъпа на автомобилите до централните градски части

Съчетаване на мерки в рамките на плана за устойчива градска мобилност

Освобождаване на пространство за активна мобилност

Насърчаване на активната мобилност

4. Мерки за безопасност

ФАКТИ И ЦИФРИ

Повишаване на сигурността за хората с увреждания

Повишаване на пътната безопасност

Безопасност за велосипедистите и пешеходците

Регламент за безопасност на електрическите скутери

НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА

Внимание към уязвимите групи

Повишаване на осведомеността чрез промяна на съзнанието

Открит обмен на информация с хора с увреждания за насърчаване на съпричастността

Създаване на пешеходни зони

Увеличаване на ограниченията и намаляване на скоростта в градски условия

5. COVID-19 Response

ФАКТИ И ЦИФРИ

Възстановяване на доверието в обществения транспорт

Преминаване към активна мобилност

Подобряване на качеството на въздуха

НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА

Мерки за безопасност в обществения транспорт

Активна мобилност по време на COVID-19

Ускоряване на планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ)

Автори

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1 Устойчива мобилност за безопасен и здравословен начин на живот

Темата за 2021 г. на **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА** е „Устойчива мобилност за безопасен и здравословен начин на живот“. Изборът на тази годишна тема отдава дължимото на трудностите, които Европа и светът изпитват по време на пандемията от COVID-19. Разглеждат се също така и възможностите за промяна, произтичащи от тази безпрецедентна здравна криза в Европа.

Градовете и общинските администрации създадоха новаторски и устойчиви мерки в отговор на пандемията. Тази година **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА** чества устойчивостта на градовете и техните постижения, като същевременно се стреми да поддържа този импулс. Започналите през миналата година тенденции, като засилена активна мобилност и използване на мобилност с ниски или нулеви емисии, изискват допълнително насърчаване.



ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА е жива и свързаните с нея дейности продължават

Въпреки че опасенията във връзка с COVID-19 бяха една от основните грижи на агенциите по транспорта, общинските ръководства, областните администрации и частните предприятия, през 2020 г. ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА отбелязва втория най-голям брой регистрирани участници — близо 3 000 града от 53 държави. Тазгодишната кампания има за цел да мотивира всички бивши и бъдещи участници да се присъединят към 20-та годишнина на ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА под мотото „Придвижвайте се устойчиво. Бъдете здрави“. Идеята е хората да се насърчат да поддържат добра физическа и психическа форма, проучвайки красотите на своя град, регион или държава; както и да проявяват загриженост за околната среда и здравето на другите, когато избират начина си на транспорт.

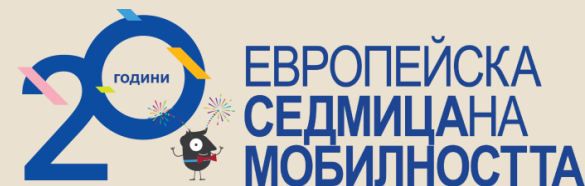
Как можете да участвате?

Местните власти, образователните институти, предприятията и неправителствените организации (НПО) могат да се присъединят към ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА по различни начини. Вие може да участвате в основната кампания в седмицата 16 - 22 септември, както и да представите своя ДЕЙНОСТ ЗА МОБИЛНОСТТА, касаеща инициативи за устойчива мобилност, които продължават през цялата година. Независимо от специфичната Ви дейност в областта на здравословния, безопасен и устойчив транспорт, моля, споделете Вашите новини в социалните медии и отбележете с таг секретариата на кампанията, за да ни държите информирани. Вижте интернет сайта на кампанията (www.mobilityweek.eu) и официалните канали на социалните мрежи Facebook, Twitter и Instagram.

Follow the campaign:   

Вашият град, предприятие или НПО постигнали ли са нещо в областта на устойчивата градска мобилност, което заслужава да бъде следвано и отличено? Вие може да получите награда за отличната си работа чрез кампанията ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА. Вашата ДЕЙНОСТ ЗА МОБИЛНОСТТА може да бъде включена в интернет семинар на равнището на ЕС и в конкурс в социалните медии, за да достигне до още по-широка аудитория.

Също така Ви приканваме да кандидатствате за годишните награди за устойчива градска мобилност – наградите на ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА за по-малки и по-големи общини, наградата за План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) и наградата на ЕС за пътна безопасност в градските райони. С наградите на ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА за по-малки и по-големи общини се отбелязват изключителните постижения на градовете по време на основната седмица на кампанията (16 – 22 септември). Наградата за ПУГМ е признание за високи постижения в планирането на устойчива градска мобилност, базиращи се на насоките на Европейската комисия за ПУГМ. С наградата на ЕС за пътна безопасност в градските райони се отличават водещи новаторски постижения на местните власти за създаване на по-безопасна градска среда. Допълнителна информация можете да откриете на интернет сайта на кампанията.



Тази година отбелязваме две успешни десетилетия на общоевропейската кампания, която продължава да подкрепя местните инициативи в усилията им да превърнат градовете в по-безопасни, по-екологосъобразни, по-приобщаващи и по-достъпни населени места.

От началото на 21-ви век до сега хиляди институции, компании, НПО, градове и др. се присъединиха към ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА, за да помогнат за подобряването на градската среда.

В началото на това начинание ЕС обхващаше само 15 държави членки. Купуването на билети за влак онлайн беше нещо нечувано, а смартфоните или мобилният интернет съществуваха само в най-смелите ни фантазии. 20 години по-късно можем да пътуваме през градовете с едно-единствено плащане, като използваме решения за „мобилността като услуга“ или да извикаме такси само с щракване на бутона на приложение за смартфон. Също така можем да използваме електрически споделен скутер. Да се ориентираме с помощта на GPS навигация в целия Европейски съюз на минимални спрямо миналото цени, като едновременно с това слушаме музика през безжични слушалки. Въпреки че технологиите промениха живота на всички нас от гледна точка на градската мобилност, предизвикателствата, свързани със замърсяването, безопасната и устойчива мобилност, остават същите.

Връзка с други инициативи на ЕС

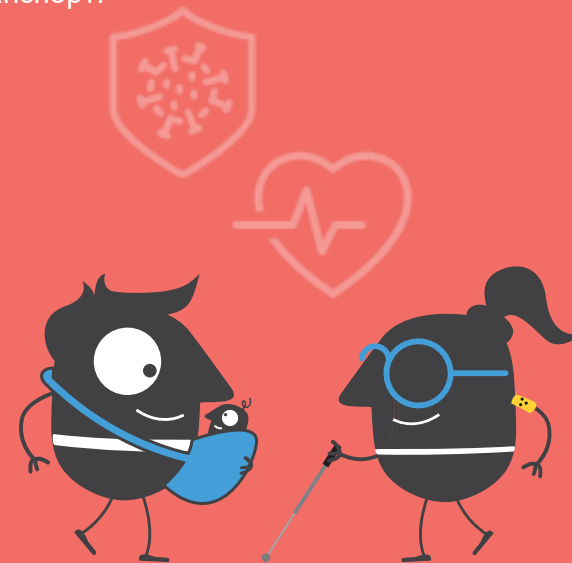
Освен **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА**, която се провежда всяка година в периода 16 – 22 септември, други важни инициативи на ЕС също са неразделна част от европейския годишен цикъл, в това число Европейската зелена седмица, Европейската седмица на устойчивата енергия, Европейските дни на научните изследвания и иновациите, Европейската година на железопътния транспорт, Европейската седмица на спорта и свързаната с нея кампания „Здравословен начин на живот за всички“ (HealthyLifestyle4All) и Европейската седмица на активния живот на възрастните хора и остаряването в добро здраве. **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА** ще публикува водещи **ДЕЙНОСТИ ЗА МОБИЛНОСТТА** на началната страница на сайта на кампанията и на каналите в социалните медии, свързани с тези тематични кампании на ЕС.

Тази европейска инициатива подкрепя използването на обществен транспорт като ефикасно, достъпно и нискоемисионно решение за мобилност за всички. Това твърдо убеждение беше илюстрирано с видеоматериала #LovePublicTransport в разгара на пандемията от COVID-19. Поради това **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА** е тясно свързана с Европейската година на железопътния транспорт 2021, като общата цел е да се насърчат хората да се придвижват устойчиво. Железопътният транспорт е един от най-безопасните и най-устойчивите видове транспорт в целия континент. **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА** приканва участващите градове да се присъединят към Европейската година на железопътния транспорт и да насърчат пътуването с влак през седмицата на провеждане на кампанията.

Кампанията също така насърчава градовете да подпишат Европейския пакт за климата и заедно да изградят една по-зелена Европа. Като част от Европейския зелен пакт, пактът за климата предоставя платформа за обмен на информация, обсъждане и предприемане на действия във връзка с кризата, свързана с климата, и осигуряване на подкрепа за европейските инициативи и движения за климата с цел разрастване и консолидиране.

Тазгодишните подтеми

В съответствие с тазгодишната тема „Устойчива мобилност за безопасен и здравословен начин на живот“ четирите основни подтеми са психично и физическо здраве, безопасност и отговорът срещу COVID-19. В документа по-долу ще намерите кратко изложение на фактите и цифрите, както и примери за най-добри практики, свързани с всяка една от тези подтеми. Не случайно психичното здраве е приоритетен въпрос, тъй като **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА** препоръчва по-задълбочено разглеждане на връзката между психичното здраве и градската мобилност — въпрос, който придоби все по-голямо значение по време на пандемията. Друга приоритетна подтема е физическото здраве, която разглежда въздействието на замърсяването на въздуха, шумовото замърсяване и ползата от активната мобилност. В подтемата за безопасността се представят последните промени относно транспортната безопасност, интеграцията на хората с намалена подвижност и комплексните мерки за пътна безопасност в градска среда. Отговорът на общинските администрации срещу пандемията от COVID-19 също се отбелязва в този раздел, като акцентът се поставя върху положителните страни на пандемията от гледна точка на градската мобилност и значението на възстановяването на доверието в обществен транспорт.



2

Психично здраве

ФАКТИ И ЦИФРИ

Психичното здраве е една от основните подтеми на тазгодишната тема и подчертава един аспект, който често се пренебрегва – транспортът може да окаже значително въздействие върху психичното здраве и благосъстояние на хората.

Транспортът им позволява да осъществяват и да поддържат връзка помежду си, да имат достъп до професионални, образователни възможности и развлекателни дейности извън домовете си и им осигурява по-голяма гъвкавост. Дава възможност за активен начин на живот на възрастните хора в рамките на тяхната общност, като проучванията показват, че транспортните политики, съобразени с нуждите на възрастните хора (като безплатни карти за пътуване с автобус), са свързани с увеличаване на използването на общественя транспорт сред по-възрастните хора и намаляване на депресивните симптоми и чувството за самота. Това беше подчертано като важен фактор по време на Европейската седмица на активния живот на възрастните хора и остаряването в добро здраве. Освен това беше доказано, че по-краткото време за пътуване подобрява благосъстоянието, докато пътуванията с продължителност 60 – 90 минути са с най-неблагоприятно въздействие върху благосъстоянието.

Безпокойството, дължащо се на големи групи от хора или недостатъчна информация за пътуването, може да доведе до влошаване на психическото състояние. Способността за придвижване винаги е имала съществена роля за воденето на здравословен и пълноценен живот. След пандемията градовете трябва да работят още по-усилено за създаване на райони, в които гражданите да могат да се придвижват по устойчив и безопасен начин, когато пожелаят.



Регулярните пътувания с продължителност между 60' & 90' имат най-негативен ефект върху благосъстоянието



Активната мобилност оказва съществено въздействие върху здравето

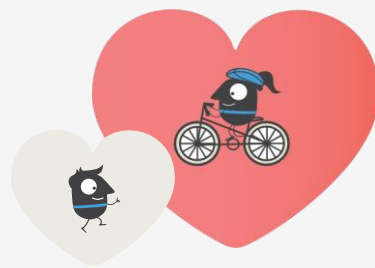
Освен че подобряват здравето на хората, колоезденето и ходенето пеша са изключително полезни за умствената дейност. Няколко проучвания показват, че активната мобилност намалява депресията, тревожността и други проблеми, свързани с психичното здраве. Физическото натоварване от ходенето пеша или карането на велосипед засилва кръвообращението, води до освобождаване на ендорфини и намалява общите нива на стрес. Дори 30-минутната разходка или каране на велосипед всеки ден може да помогне за подобряване на психичното здраве. Това може да подобри общото настроение и качеството на съня, да намали стреса, тревожността и умората. Физически активните хора имат 30% по-малък риск от изпадане в депресия, а поддържането на физическа активност помага на депресираните да се възстановят.

Жителите на градовете, в които се подкрепят кампании, свързани с колоезденето и ходенето пеша, обикновено са щастливи, здрави, образовани и икономически стабилни. Тези показатели се базират главно на начина на живот на хората, които често използват устойчиви и здравословни видове транспорт в ежедневието си. Повечето местни администрации, които разбират значението на това активната мобилност да бъде интегрирана в рамките на местния план за мобилност, възприемат и други новаторски социални подходи. Жителите на градовете, в които колоезденето и ходенето пеша са популярни, могат да се свързват и да общуват с хора със сходни възгледи. Колоезденето и ходенето пеша спомагат за изграждането на общностен дух и чувство за единство.

Финансово достъпен транспорт за социална интеграция и участие

Нарастващата финансова недостъпност на градовете води до „обуржоазяване“ на градските райони и районите около тях. Предградията, които са изцяло зависими от автомобилите, осигуряващи достъпа до града, могат да предизвикат маргинализиране на лицата, които не разполагат с автомобил, особено младите и по-възрастните хора. Социалната изолация и липсата на взаимодействие между общностите се асоциират с по-лошо здравословно състояние. Изследванията показват ясна и значима връзка между нивата на пътуване/активност и риска от социално изключване. Подобряването на мобилността вероятно ще намали риска от социално изключване. Подценяват се подобренията в обществения транспорт, които дават възможност за предприемане на нови пътувания, като цялостната стойност на обществения транспорт за обществото заслужава по-голямо признание. Както се препоръчва от мрежата на градовете C40 (световна мрежа на градове с общ подход в областта на климата за ограничаване на глобалното затопляне), градовете следва да възприемат мрежов подход за създаване на финансово приемлива и достъпна система за обществен транспорт въз основа на физическо планиране, интегрирана политика на ценообразуване и интегрирани операции. Изследванията посочват, че е почти три пъти по-вероятно хората, които оценяват обществения транспорт като „добър“, отколкото онези, които го оценяват като „лош“, да имат достъп до обществени услуги като здравеопазване, супермаркети или образование. Те също така са по-малко склонни да отчитат, че са подложени на стрес, неудовлетворени от живота или имат проблеми, свързани с психичното здраве.

Освен масовия обществен транспорт, активният и немоторизиран обществен транспорт съдейства за подобряване на социалното приобщаване и благосъстоянието. Кварталите, съобразени с движението на пешеходците, насърчават ходенето пеша и колоезденето, като осигуряват възможност за по-голямо взаимодействие между съседите и повишават чувството за общност сред жителите и по този начин благоприятстват психическото и физическото им здраве.



Дори 30-минутна разходка или пътуване с велосипед дневно може да помогне за подобряване на психичното здраве

Зони за отдих в градска среда (паркове, зелени площи, зони за пешеходци и зони без автомобили)

Проучванията непрекъснато установяват връзки между зелените пространства и положителното психично здраве и благосъстояние. Изследване сред 10 000 души в Обединеното кралство установи, че е по-вероятно общностите, които живеят в по-екологосъобразни градски райони, да отчетат по-малък брой психични разстройства и по-високо равнище на благосъстоянието с оглед на социално-икономическите различия на индивидуално и регионално ниво.

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

Центърът за психично здраве и градско проектиране в Обединеното кралство определя четири ключови аспекта, благоприятстващи психичното здраве, обобщени с акронима „GAPS“: зелени пространства, активни пространства, просоциални пространства и безопасни пространства. Съществува ясна връзка между достъпните зелени пространства и положителното психично здраве и благосъстояние. Зелените площи в близост до жилищата могат да помогнат за подобряване на настроението и да служат като мотивация за физически упражнения и естествени взаимодействия. Във всекидневието си хората трябва да имат постоянен и редовен достъп до градската природа, характеризираща се със зони с ниски емисии, намаляване на местата за паркиране чрез превръщането им в зелени площи и по-големи пешеходни пространства, където да могат да извършват физически упражнения и да се социализират.



Борба с шума и замърсяването на въздуха

Според Световната здравна организация „Прекомерният шум вреди сериозно на здравето и пречи на ежедневните дейности на хората в училище, на работното място, у дома и през времето за отпих. Той може да наруши съня, да причини сърдечносъдови и психофизиологични ефекти, да намали ефективността и да предизвика реакции на раздразнение и промени в социалното поведение“. 20% от населението на Европа е изложено на дългосрочни нива на шум, които са вредни за здравето. Това съответства на повече от 100 милиона европейски граждани. Всяка година шумовото замърсяване води до загубата на повече от 1,6 милиона години живот в добро здраве – вторият най-сериозен екологичен проблем в Европа след замърсяването на въздуха. Всеки пети европейец редовно е изложен на такива нощни нива на шум, които биха могли значително да навредят на здравето. Европейските инициативи, като например Европейската зелена седмица, която се провежда от 3 май до 13 юни тази година в различни европейски държави, имат за цел да повишат осведомеността относно тези сериозни опасности за здравето.

Понастоящем пътният трафик допринася в значителна степен за концентрацията на замърсители на въздуха в европейските градове. Въпреки че европейските стандарти за емисиите от превозните средства (Евронорми) намаляват емисиите на отработили

газове, което ще окаже положително въздействие върху качеството на въздуха до 2030 г., концентрациите на NO₂ и прахови частици ще продължат да имат отрицателно въздействие. Нивата на експозиция към тези замърсители са относително високи в градовете, където се наблюдава най-голямото въздействие на замърсяването на въздуха върху общественото здраве. Замърсителите на въздуха, главно прахови частици и азотни оксиди, се асоциират с лошо психично здраве, което води до появата на депресивни симптоми и прекомерно влошаване на депресивните състояния в случай на продължителна експозиция. Институциите на ЕС възнамеряват да преразгледат Директивата относно качеството на въздуха – законодателство на ЕС, което датира от 2004 г. Като част от Европейския зелен пакт се обсъжда преразглеждане на праговете за емисии с цел привеждането им в по-тясно съответствие с препоръките на СЗО. Този преглед ще се основава на Втория обзор на мерките за чистота на въздуха – доклад, който бе публикуван в началото на 2021 г. Това може значително да намали праговете за емисии в Европа през следващите години.



от европейското население дългосрочно е изложено на вредни нива на шум

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

НАЙ-ДОБРА ПРАКТИКА

Съществуват множество възможности градовете да се проектират по начин, който да интегрира физическата активност в ежедневиия живот на гражданите с цел подобряване на психичното им състояние. Могат да се предприемат разнообразни действия за интегриране на физическите упражнения и социалното взаимодействие с цел укрепване на психичното здраве – от създаването на достъпен, удобен, безопасен и активен транспорт до изграждането на спортни зали на открито.

Чувството на безопасност и удобно придвижване в кварталите ще бъде от полза за хората. В това отношение оформлението на градската среда има какво да предложи. Подходящото улично осветление и наблюдение, отличителните забележителности, които помагат на хората с деменция да се придвижват в квартала, както и ориентирано към хората проектиране на жилищни, търговски и промишлени маршрути, представляват добри примери за съществена намеса в оформлението на градската среда.



Осигуряване на пространство

През изминалите 20 години по време на **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА** бяха организирани голям брой местни инициативи за насърчаване на ходенето пеша и колоезденето в градските райони. Местните власти организират Дни без автомобили, като затварят част от центъра на града за частни превозни средства и използват освободеното пространство за различни мероприятия за насърчаване на устойчивата градска мобилност. Град Варна в България организира през 2020 г. Ден без автомобили, като движението по основната алея бе забранено за един ден, а улиците се превърнаха в места за развлечение на местните жители с цел активна социализация. Освен този град в България, хиляди градове в цяла Европа и извън нея се включиха в инициативата Ден без автомобили и други подобни мероприятия за намаляване на трафика като част от кампанията за подчертаване на липсата на пространство за активна мобилност и социално взаимодействие.

Проектът MORE по програмата за научни изследвания и иновации „Хоризонт 2020“ разработва концепции за проектиране, които насърчават уличната активност и намаляват господстващото положение на трафика, отчитайки потребностите на всички участници в пътното движение, включително на потребителите на активна мобилност и пешеходците. MORE разглежда улиците като „екосистеми“ в пилотни градове като Будапеща, Констанца и Лисабон и тества своите инструменти за проектиране на пътното пространство за различни цели, като например придвижване, пазаруване, социализиране и развлекателни дейности.

15-минутният град

Концепцията за „15-минутен град“ осигурява възможност на хората да посрещнат нуждите си, излизайки от дома си за кратка разходка или обиколка с велосипед. Това означава възстановяване на връзката между хората и района, в който живеят, както и децентрализиране на градския живот и услуги. Идеята за 15-минутен град е на Париж, като градската администрация възнамерява да предложи на парижани това, от което се нуждаят, да е точно до или в близост до дома им, за да се гарантира „екологичната трансформация“ на столицата в сбор от квартали. Това би намалило замърсяването и стреса, създавайки социално и икономически смесени райони, за да се подобри цялостното качество на живот на жителите и посетителите.

Град Витория-Гастеис в Испания, удостоен с наградата „Европейска зелена столица“ през 2012 г., работи от десетилетия за създаването на зелени зони в центъра на града и на зелен пояс около него. 98% от жителите живеят в рамките на 3 км от зеления пояс — мащабен проект, който свързва зеленото пространство около целия град. Зеленият пояс се е превърнал не само в „гореща точка“ на биологичното разнообразие, но и в популярна дестинация за отдых, осигуряваща пространство за физическа активност, социални сбирки и взаимодействие с природата, като наблюдение на птиците и биологично земеделие. Мерките за екологизиране на Витория-Гастеис вървят ръка за ръка с политиките за по-устойчиви видове транспорт.



Някои градове в Швеция планират да стигнат още по-далеч и да станат 1-минутни градове. Идеята стартира в Стокхолм, но други градове в страната планират да се присъединят към инициативата, която включва поставянето на сглобяеми дървени мебели на свободните паркоместа по улиците. Местната общност дори има думата в процеса на проектиране и изработка на мебелите. Тази дейност насърчава чувството за принадлежност към дадена общност и спомага за оформяне на кварталите чрез отвоюване на улиците от моторизирания трафик.

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](#)

Стратегии за намаляване на шума от трафика и на замърсяването на въздуха

Финансираният от ЕС проект „Phenomena“ (Оценка на потенциалните ползи за здравето от мерките за намаляване на шума в ЕС) работи за набелязване на мерки за намаляване на тежестта за здравеопазването в резултат на шума в околната среда. Първоначалните констатации сочат, че последиците от прекомерното шумово замърсяване следва да бъдат включени в градоустройственото планиране. Потенциалните решения включват стратегии за намаляване на скоростта за цели градски райони или използване на търговските сгради като шумови бариери. Поетапното преминаване към предотвратяване на шума, като например подкрепа за устойчиви видове транспорт (ходене пеша и колоездене), е от решаващо значение за постигане на необходимото дългосрочно намаляване на шума. Решенията включват регулиране на достъпа на превозните средства до градовете, пешеходни зони, ограничения на скоростта в градските райони и осигуряване на възможност за използване на активна мобилност.

В рамките на финансираната от ЕС по програма „Interreg“ проект CHIPS (Велосипедни магистрали за интелигентен превоз на хора и пространствено планиране) велосипедните магистрали се разглеждат и популяризират като ефективно и рентабилно нисковъглеродно решение за пътуване до и от градските центрове за заетост. По проекта са разработени решения, които могат да помогнат на градовете и регионите да създадат велосипедни магистрали като нов продукт за мобилност.

Тези решения могат да преодолеят физическите и поведенческите бариери, които не позволяват на пътуващите до работното място да използват велосипедни магистрали, както и да увеличат максимално полезните взаимодействия между велосипедните магистрали и другите средства за транспорт. Намаляване на замърсяването на въздуха, причинено от транспорта в градските райони, се постига главно чрез ограничаване или забрана на замърсяващия трафик. Концепцията на Барселона за „суперблокове“, т.е. създаването на островни пространства без автомобили чрез пренасочване на трафика около многоблоковите зони, отчита значително намаляване на шума и на замърсяването на въздуха в града от въвеждането ѝ през 2016 г. Понастоящем местната власт планира значително разширяване на концепцията, като през следващото десетилетие Барселона възнамерява да превърне цялата си централна част в по-екологосъобразна, пешеходна и велосипедна зона, почти напълно освободена от частни превозни средства. Други усилия бяха положени в испанската столица Мадрид чрез въвеждането на зона с ниски емисии (ЗНЕ), като част от нейния план за устойчива градска мобилност (ПУГМ). Това доведе до драстично намаление с 15% на замърсяването с азотен диоксид само в рамките на три месеца след създаването на ЗНЕ.

Няколко румънски града, включително Яши, Сибиу, Марамурешки Сигет, Сучеава, Търгу Муреш и Питещи, наскоро поръчаха модерни електрически автобуси с нулеви емисии, тъй като общините възприеха по-екологосъобразен подход при разширяването на автопарка на обществения транспорт и предложиха по-комплексни услуги за местното население.

Според наскоро издадените научни изследвания на мрежата на градовете C40, значителните „зелени“ инвестиции в обществения транспорт могат да намалят замърсяването на въздуха, причинено от транспорта, с близо 45% и да намалят емисиите от градския транспорт с повече от 50% до 2030 г. Въз основа на новата стратегия на Европейската комисия за устойчива и интелигентна мобилност 100 европейски града ще постигнат неутралност по отношение на климата. Най-малко 100 милиона превозни средства с нулеви емисии ще бъдат в експлоатация по европейските пътища, за да се постигнат целите по отношение на качеството на въздуха и климата в целия континент като част от Европейския зелен пакт.



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

Физическо здраве

В дългогодишната традиция по насърчаване на активната мобилност като част от програмата на **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦАНА МОБИЛНОСТТА**, физическото здраве съставлява друг основен компонент на устойчивата градска мобилност. Важна роля играе също и намаляването до минимум на отрицателните външни фактори, свързани с трафика, като емисиите от изходната тръба.

ФАКТИ И ЦИФРИ

Качество на въздуха

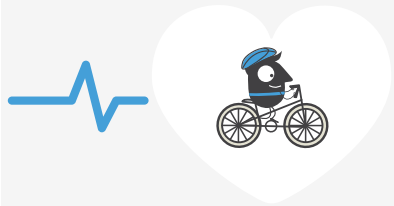
Вредното въздействие на замърсяването на въздуха се подкрепя от неотдашните проучвания на Световната здравна организация (СЗО), според които годишно 376 000 случая на преждевременна смърт в ЕС-27+Обединеното кралство са пряко свързани със замърсяването с фини частици. Въпреки това броят на смъртните случаи, дължащи се на замърсяването, е спаднал наполовина през последните 30 години. Може да се наблюдават значителни промени, свързани с намаляването на замърсяването на въздуха, използването на решения за активна мобилност, новите видове транспорт, като електрическите велосипеди, както и усилията за увеличаване на градските пешеходни зони и зелените пространства. Европейските градове, като Копенхаген и Амстердам, поеха ангажимент да заменят целия автопарк на обществения транспорт с електрически превозни средства до 2030 г. Освен това Виена реши да използва автобуси, задвижвани с алтернативни горива, в съчетание с политики, насърчаващи използването на обществения транспорт, което увеличава дела на обществения транспорт на 39%, като същевременно причинява само 6% от емисиите на CO₂, свързани с транспорта в града.



376k

преждевременни
смъртни случая
годишно са
причинени от
замърсяване с фини
частици
-50% от 1990 г





С 46% е по-нисък рискът от развитие на сърдечни заболявания и с 45% от развитие на рак за регулярно пътуващите с велосипед

Продажбите на
6x
велосипеди са се
увеличили шест пъти
за едно десетилетие

Възрастовата група
65-69
г. има най-голям брой
е-велосипеди

Активна мобилност

Активната мобилност вместо пътническите превозни средства може да има два положителни ефекта: подобряване на физическото здраве и намаляване на емисиите в отработили газове от изходната тръба на последния шумозаглушител. В петгодишно британско проучване се заключава, че при хората, които пътуват до работното си място с велосипед, рискът от смърт от сърдечни заболявания е по-нисък с 52%, а рискът от смърт от ракови заболявания — с 40%. Установено е също така, че субектите, участващи в проучването, проявяват като цяло 46% по-нисък риск от развитието на сърдечни заболявания и 45% по-нисък риск от развитието на ракови заболявания.

От икономическа гледна точка заседналият начин на живот е не само пагубен за здравето, но и води до общи икономически загуби в размер на повече от 80 милиарда евро годишно за Европейския съюз. Европейският план за борба с рака има за цел да намали смъртността от ракови заболявания, дължащи се на замърсяването на околната среда, освен другите рискови фактори. Планът си взаимодейства тясно със Зеления пакт и плана за действие към него за нулево замърсяване с цел засилване на действията в държавите членки срещу замърсителите за постигане на по-чист въздух чрез подобряване на мониторинга, моделирането и целевите планове за качеството на въздуха.

Намалената мобилност може също така да окаже значително въздействие върху възрастните хора — предизвикателство, което беше установено по време на Европейската седмица на активния живот на възрастните хора и остаряването в добро здраве. Тази европейска инициатива се занимава с проблема съвместно с финансирания от ЕС проект „Connected Vitality (Свързана виталност)“.

В рамките на ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА колоезденето излиза на преден план. Освен структурните промени, технологичният напредък може също да насърчи активната мобилност.

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-mikromobility-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>

За много възрастни хора колоезденето се свързва с по-големи физически усилия, така че увеличаването на наличните количества електрически велосипеди на по-достъпни цени може да бъде от полза за тази възрастова група. Може да се наблюдава общо нарастване на търсенето, като продажбите са се увеличили шест пъти за едно десетилетие и се очаква те да се удвоят отново от 2020 г. до 2025 г. Според неотдавнашни проучвания от Германия, възрастовата група на лицата на 65 – 69 години разполага с най-голям брой електрически велосипеди в размер на 16%. Половината от всички пътувания с електрически велосипеди в Германия се извършват от хора на възраст над 60 години, а 29% от тях – от хора на възраст 70 и повече години. Дневните разстояния, изминати с електрически велосипеди от хора в посочените възрастови групи, са с четири до осем километра по-дълги от разстоянията, изминати с „нормални“ велосипеди, което представлява увеличение със 70% .

Микромобилност

Освен електрическите велосипеди, друга неотдавнашна тенденция са велосипедите за споделено ползване и електрическите скутери в централните части на градовете в цяла Европа — известни като решения за микромобилност. Те могат да се разглеждат като бързо и чисто решение за намаляване на емисиите в централните градски части, като същевременно осигуряват бърза алтернатива за придвижване от точка А до точка Б в градската среда. Оценките по „Interreg“ в Букурещ сочат, че съгласно местния доставчик на електрически скутери „Flow“ всяко такова превозно средство намалява емисиите с близо 3 500 кг въглерод по време на жизнения си цикъл . Дали тези цифри могат да бъдат постигнати или не, зависи от трайността и продължителността на употреба. Според едно проучване електрическите скутери имат само 28-дневен период на активна употреба до бракуването им. Въпреки това трябва да се подчертае, че електрическите велосипеди или скутери имат нулеви емисии от изходната тръба и подобряват предлагането на мобилност в градска среда. Докато превозните средства се поддържат и ремонтират и се събират по екологосъобразен начин, тези решения могат да предложат подходяща алтернатива .

Намаляване на емисиите в централните градски части

Намаляването на емисиите в централните градски части в Европа е от полза за здравословния начин на живот. Един чудесен пример, който беше признат и за заслужаваща подражание ДЕЙНОСТ ЗА **МОБИЛНОСТТА** от ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦАНА **МОБИЛНОСТТА**, е инициативата „Park & Ride“ (паркиране на автомобилите и използване на обществен транспорт) на Q-Park. Този частен белгийски доставчик на услуги по паркиране предлага отстъпка в размер на повече от 50% при паркиране на гара „Antwerp Berchem“ всеки уикенд. Паркингът е удобно разположен на околновръстния път, за да се намали използването на пътнически автомобили в центъра на града.

Ограничаване на достъпа на автомобилите до централните градски части

Временните или постоянни правила за регулиране на достъпа на превозните средства до градските зони (ПРДПСГЗ) са друга мярка за ограничаване движението на автомобили в централните градски части. Те варират от временни ограничения до допускането само на превозни средства с ниски емисии в определени зони или дори до забрана на достъпа на всички частни превозни средства в определени райони. Докато установяването на ПРДПСГЗ може да бъде продължителен процес



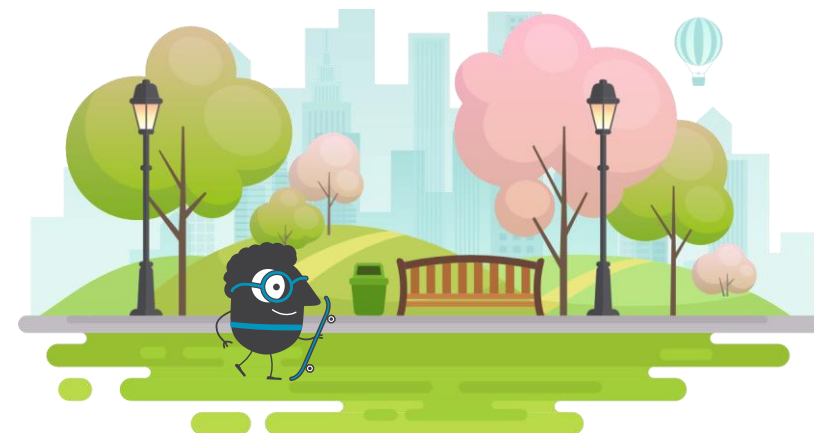
Krakow, Poland

, съществуват по-малки и по-бързи решения. Бордо и Париж създадоха стратегия за ден без автомобили в първата неделя на всеки месец през 2021 г. чрез определянето на зони без автомобили в определени райони. От януари до март концепцията се тества в западната част на центъра на град Бордо. От април зоната се разшири на север и на юг. Правилата се прилагат между 10 ч. сутринта и 18 или 19 ч. вечерта. Това редовно събитие гарантира предвидимост и избягва значителното въздействие върху потока на движение в по-голям мащаб.

Полският град Краков промени правилата за паркиране на няколко градски площада. Промените бяха посрещнати с протести от страна на собствениците на магазини и операторите на паркинги. Тази враждебна позиция се промени в течение на няколко месеца, тъй като собствениците на магазини и паркинги не понесоха значителни икономически загуби и хората бяха склонни да прекарват повече време в преструктурирания район. Над 75% от анкетираните заявиха, че не желаят да се върнат към предишното положение. Те подчертаха, че са „особено доволни от липсата на автомобили в тези райони, като едновременно с това се радват на структурния ландшафт, историческите сгради и общата атмосфера“. Тези примери за посочените по-горе градове са само малка част от колективните усилия на европейските градове за декарбонизация.

Съчетаване на мерки в рамките на плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ)

Разработването на ПУГМ, който е дългосрочен и всеобхватен интегриран план за мобилност за целия функционален градски район, осигурява ясни дългосрочни цели, като по комплексен начин набелязва предизвикателствата пред мобилността и същевременно разглежда общия транспортен микс за намаляване на външните фактори, които вредят на хората и на околната среда. Град Будапеща подчерта значението на ПУГМ като ключов фактор за един по-хармонизиран подход от страна на различните заинтересовани страни – от общинските служби и държавните представители до транспортните дружества. Тази координация на действията гарантира колективната подкрепа, необходима за изпълнението на ПУГМ. Повече информация за ПУГМ е публикувана на платформата ELTIS и в насоките за разработване и прилагане на ПУГМ.



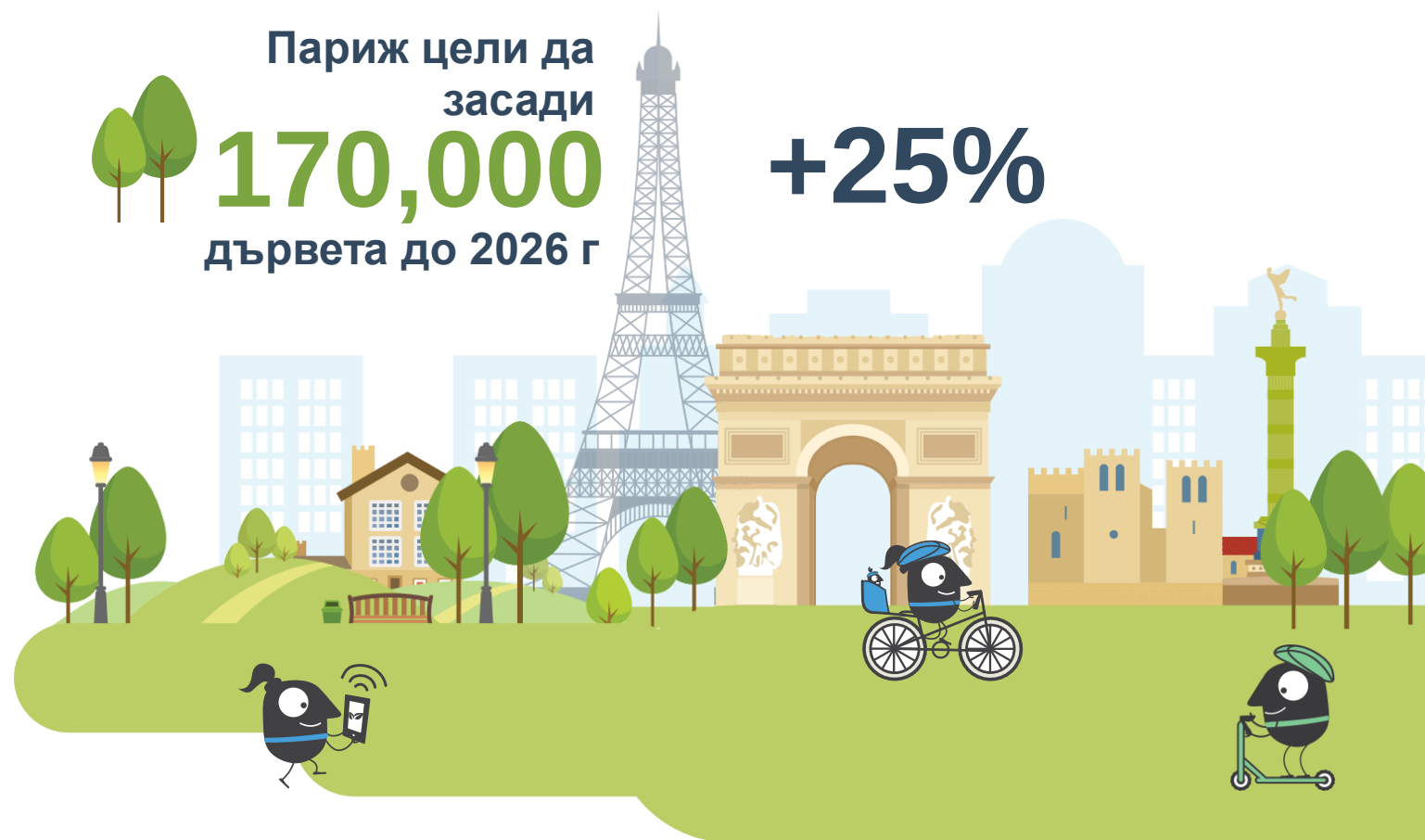
33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>
34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>
35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20opt%206%20krakow.pdf>
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf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

Освобождаване на пространство за активна мобилност

Физическата активност може да бъде насърчавана чрез осигуряване на зелени градски зони, които предлагат пространство за джогинг, йога или просто възможност да се наслаждавате на слънцето и природата и спомагат за намаляване на температурата на повърхността на асфалтовите улици или сгради, благодарение на осигурената от дърветата и по-големите храсти сянка. Примерите от Гьотеборг, Швеция, показват, че температурата в един градски парк е с 4°C по-ниска, отколкото в застроената градска зона. Освен това дърветата и другата растителност намаляват нивата на CO₂, осигуряват естествено местообитание за животните и дори увеличават стойността на околните имоти. Друг пример идва от Париж. Френската столица възнамерява да се възползва от възможностите за екологизиране на градовете чрез засаждане на 170 000 дървета, създаване на основна зелена ос и заделяне на 30 хектара за паркове и градини. Тъй като в Париж вече има 500 000 дървета, планът, който следва да бъде изпълнен до 2026 г., ще увеличи броя на дърветата с около 25%.

Насърчаване на активната мобилност

Стимулирането на активната мобилност може да окаже значително въздействие. В много държави схемите за стимулиране съществуват от дълго време, като например „колоездене до работа“ в Обединеното кралство, които предлагат освободено от данъци наемане или закупуване на велосипеди и подходящо оборудване. Подобни примери могат да бъдат открити в Белгия – страна, която е предразположена към използването на автомобили и е горещо влюбена в професионалното колоездене. „Fietzersbond“ (нидерландскоговореща група за популяризиране на велосипедния транспорт във Фландрия и Брюксел) отправи предизвикателство към работодателите за насърчаване на активната мобилност чрез проследяване на километрите с помощта на приложение и насърчаване на колоезденето в група с прояви и награди, насочени към мотивиране на служителите.



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

Мерки за безопасност

В този раздел от тематичните насоки се разглеждат по-подробно мерките за безопасност, разделени в две категории: безопасност на транспорта, като например мерки за безопасност за лица с намалена подвижност, и пътна безопасност. Последното включва мерки за противодействие на пътнотранспортните произшествия и смъртните случаи.

ФАКТИ И ЦИФРИ

Повишаване на сигурността за хората с увреждания

В ЕС има близо 15% хора с увреждания, като този брой вероятно ще нарасне поради застаряването на населението. Поради това комисията по транспорт на Европейския парламент набелязва различни трудности, пред които са изправени хората с намалена подвижност или тези, които са незрящи или с нарушено зрение, когато използват обществен транспорт. Те са свързани преди всичко с основните пречки пред достъпа до пътни възли и интермодални центрове, както и с липсата на информация относно достъпността на местния транспорт. Когато тази информация е налична, често липсва правилният носител, като например брайлова азбука или аудиофайл.

~15%
в ЕС имат
увреждания

**SAFETY
FIRST**

Повишаване на пътната безопасност

Европейските държави членки напредват в постигането на целта за нулев брой смъртни случаи по пътищата — или „нулева смъртност“, както бе посочено от Европейската комисия. Броят на смъртните случаи по пътищата е намалял благодарение на предпазните колани и други законодателни актове на ЕС в областта на безопасността, технологичния напредък в автомобилната промишленост и по-строгите национални правила за ограничаване на скоростта. През 2001 г. близо 55 000 души са загинали в пътнотранспортни произшествия; до 2018 г. техният брой е намалял с повече от 50%.

Безопасност за велосипедистите и пешеходците

38% от всички произшествия с фатален край са по пътищата в градските райони. Ето защо годишната тема на ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА за 2021 г. има за цел да повиши осведомеността относно трагичните данни за близо 9 500 смъртни случая през 2018 г. Повече от 50% от тези смъртни случаи са свързани с велосипедисти или пешеходци. Съществува ясна причинно-следствена връзка между скоростта на автомобилите и сериозността на нараняването на колхоздач или пешеходец. Доказано е например, че пешеходците имат 90% шанс да оцелеят при удар от автомобил, движещ се с 30 км/ч

или по-малка скорост, но по-малко от 50% при удар от автомобил, движещ се с 45 км/ч, и почти никакъв шанс при удар от автомобил, движещ се с 80 км/ч или по-висока скорост.

Велосипедистите и пешеходците остават най-уязвимите групи от участниците в движението в населените места. Както се подчертава в работния документ на службите на Комисията „Рамка за политиката на ЕС относно пътната безопасност за периода 2021 – 2030 г. – следващи стъпки към 'Нулева смъртност'“, пътната инфраструктура и околностите допринасят за повече от 30% от катастрофите. Примерите за най-добри практики в следващия раздел представят инфраструктурни решения от цяла Европа.

Регламент за безопасност на електрическите скутери

Решенията за микромобилност, като например споделеното ползване на електрически скутери, добиха голяма популярност в централните части на европейските градове. Съществуват обаче значителни различия в нормативните уредби. Докато някои градове налагат ограничение на скоростта до 20 км/ч, други позволяват по-високи скорости. В някои държави от ЕС водачите на електрически скутери са длъжни по закон да използват тротоарите, докато в други електрическите скутери трябва да използват пътищата или велосипедните алеи, ако има такива. Такова неясно и непоследователно законодателство може да доведе до опасни ситуации и да създаде трудности за пътуващите.

Освен това правилата за паркиране на електрически скутери могат да повишат цялостната безопасност за участниците в пътното движение. Градове като Малага създадоха специални зони за паркиране, за да избегнат безразборното паркиране на електрически скутери по тротоарите. Градовете в цяла Европа се борят с прекомерната скорост, като определят ясни ограничения за скоростта и налагат тежки глоби при неспазване на правилата. Париж наложи глоба в размер на 135 евро за каране по тротоарите и определи законово ограничение за скоростта до 20 км/ч. за електрическите скутери.

Може да се отбележи, че горепосочените правила са необходими, тъй като статистическите данни за безопасността показват явната опасност от тези решения за мобилност. Изследвания в Дания сочат, че нараняванията при ползване на електрически скутери са осем пъти повече от тези при велосипедистите, като в същото време статистическите данни от САЩ сочат, че нараняванията по главата са два пъти повече при потребителите на електрически скутери. Решението при тези доста обезпокоителни стойности е да се обърне внимание на шофирането в нетрезво състояние и обучението на водачите по отношение на потребителите на микромобилност, както и да се повиши качеството на пътищата и настилките в градовете чрез намаляване на дупките и осигуряване на гладки настилки, когато е необходимо.

-50%

при фаталните
случаи на пътя през
2018 г. спрямо 2001 г.

38%

от фаталните
инциденти са по
градски пътища

>30%

от катастрофите са
свързани с пътната
инфраструктура

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.sicustrada.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

Внимание към уязвимите групи

Като един от метрополните райони на Централна Европа, Будапеща е създадала план за мобилност, в който се обръща сериозно внимание на пешеходците и са набелязани различни мерки в периода на изпълнение от 2014 г. до 2030 г. Една от тях е ежегоден преглед на пътните знаци около детските градини, училищата и другите учебни заведения. Определени са и допълнителни зони за забавяне на движението. Тези зони за намаляване на скоростта следва да се прилагат без допълнителни знаци, тъй като правилата са ясни сами по себе си. Те ще се реализират чрез промяна на трасето на пътя и увеличаване на отбивките или „островите за безопасност“. Инициативите бяха включени като пакети от мерки в плана за устойчива градска мобилност на Будапеща.

Международната асоциация за обществен транспорт (МАОТ) предоставя няколко предложения за насоки относно начините за подкрепа и взаимодействие с хора с намалена подвижност или с други увреждания, нуждаещи се от помощ. Освен съвета да се прояви търпение, МАОТ предлага да се обърнем директно към въпросното лице, вместо да говорим с придружителя. При общуване с нуждаещо се лице езикът на тялото следва да се адаптира към устното съдържание, за да се избегне объркване. Освен това винаги следва да се зачита личното пространство на хора с увреждания.

Повишаване на осведомеността чрез промяна на съзнанието

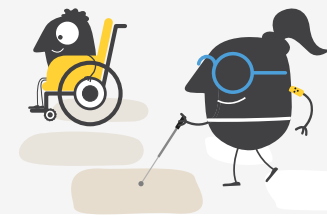


Wiener Linien, Vienna, Austria

Виена и нейната агенция по транспорта „Wiener Linien“ представляват чудесен пример за приобщаването на хора с намалена подвижност и хора, които са незрящи или с нарушено зрение. Бяха осъществени срещи между политици и съответните заинтересовани групи, за да се насърчи разбирането за техните желания и потребности. Проведени бяха дейности за сътрудничество, като например „полеви тестове“ с присъствието на хора с намалена подвижност, незрящи хора или хора с нарушено зрение и лица, отговорни за вземането на решения, като те заедно се придвижваха до близките спирки на обществения транспорт. Тези дейности спомогнаха за повишаване на осведомеността. От 1999 г. спирките на обществения транспорт, изработени от „Wiener Linien“, са с подови настилки от плочки или павета с вдлъбнатини или издутини. Тези широко разпространени системи помагат на незрящите хора или на хората с нарушено зрение да намерят най-безопасния и бърз път до и от обществения транспорт. Освен това, благодарение на дългогодишните усилия на „Wiener Linien“, всички спирки са достъпни на равнището на земята.

Открит обмен на информация с хора с увреждания за насърчаване на съпричастността

Други практически и лесноприложими решения са кампании за повишаване на осведомеността. Примерите за най-добри практики от европейските градове включват семинари, разходки из града с хора, които са незрящи или са с нарушено зрение, и информационни кампании. В настоящите тематични насоки се открояват три примера за ДЕЙНОСТИ ЗА МОБИЛНОСТТА от ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦАНА МОБИЛНОСТТА. Един малък град на испанския остров Майорка организира „незрящ град“ – проект, който да даде възможност на хората да се опитат да се разходят без да виждат, с помощта на незрящ човек от местната общност. Съвместната разходка из града насочва вниманието към всички видове проблеми, свързани с достъпността, и повишава осведомеността относно някои инфраструктурни проблеми. Подобна кампания за повишаване на осведомеността бе организирана във френския град Монтаржи, разположен на 70 км източно от Орлеан, като акцентът падна върху служителите на изборни длъжности. Длъжностните лица бяха насочвани да преминат през различни пречки, за да могат сами да изпитат препятствията, свързани със слепота, глухота или намалена подвижност. Друго решение идва от турския град Измир, където хора със и без увреждания използваха заедно тандем велосипеди. По време на колоезденето бяха установени общи препятствия.



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

Създаване на пешеходни зони

ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА.

Временните мерки, започнали като дейности на **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА**, в много случаи се превърнаха в постоянни решения. Болоня, носител на наградата на **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА** през 2011 г., въведе зони без автомобили в историческия център на града като временна мярка. Десетилетие по-късно почивните дни без автомобили се превърнаха в незаменим елемент от градския живот в Болоня. Тези истории могат да вдъхновят градовете в цяла Европа да започнат подобни промени.

Тъй като изпълнението на усилията по създаване на пешеходни зони може да отнеме значително време, примерът за поэтапен подход, възприет от словенската столица Любляна, е много успешен, тъй като доведе до обща пешеходна зона от над 100 000 м² (равностойна на повече от 140 футболни игрища). Градът започна този процес на обновяване, след като бе изправен пред повишени нива на трафика в центъра на града. Тези усилия бяха придружени от съживяването на бреговете по реката в центъра на града и от изграждането на допълнителни пешеходни мостове над реката. Благодарение на продуктивния обмен на мнения с жителите на Любляна тези дългосрочни процеси за намаляване на автомобилния трафик в града все още се ползват с 88 – 95% одобрение.

Увеличаване на ограниченията и намаляване на скоростта в градски условия

Превръщането на цели улици в пешеходни зони е възможна мярка, която блокира достъпа до определени зони за движение на леки автомобили. По-малките инфраструктурни мерки обаче също могат да окажат значително въздействие върху безопасността на пешеходците. В едно германско проучване се подчертават различни по-малки мерки и последиците от тях, като например пешеходните острови, разширенията за пешеходци, стесняването на пътища или насажденията. Пешеходните острови са отделни зони по средата на пътя, които дават възможност на пешеходците да спрат преминаването си през натоварени главни или второстепенни пътища – мярка, която е особено полезна за възрастните хора, хората с намалена подвижност и децата. Тази малка инфраструктурна мярка намалява скоростта, засилва вниманието на водачите и намалява разстоянието за пресичане на улицата. Последното също така е основната причина за стесняване на пътищата, което служи и за забавяне на движението.

Друга важна мярка за повишаване на пътната безопасност за пешеходците и велосипедистите е намаляване на ограниченията за скоростта в конкретни високорискови зони или в цялата градска зона. Въпреки че различни европейски градове са намалили ограниченията за скоростта в определени райони, от особен интерес са два скорошни примера: Билбао в Испания и белгийската столица Брюксел. Билбао спечели наградата на ЕС за пътна безопасност в градските райони през 2020 г., а Брюксел получи наградата за План за устойчива градска мобилност през 2019 г.



Като част от ПУГМ, Билбао създаде План за безопасна мобилност през 2007 г., който ограничи фаталните инциденти по пътищата до максимум три жертви годишно от 2011 г. до сега. Като първият град с население от повече от 300 000 жители, който приложи ограничение на скоростта от 30 км/ч по 87% от цялата си пътна мрежа, Билбао предприе значителна стъпка за повишаване на пътната безопасност, като същевременно намали шумовото замърсяване и други отрицателни външни фактори от трафика на леките автомобили. Тези мерки получиха широко одобрение благодарение на цялостните дискусии с местните заинтересовани страни и на добър комуникационен план за насърчаване на приемането на мярката от жителите. Очакванията, че ограничението на скоростта до 30 км/ч ще увеличи времето за пътуване и ще възпрепятства потока на движение, се оказаха неоснователни. Друга важна трансформация беше осъществена в Брюксел, където също ограничението на скоростта също се промени до 30 км/ч по всички пътища от 1 януари 2021 г., с изключение на няколко главни артерии. Основните причини за тази важна стъпка бяха справяне с шумовото замърсяване и пътната безопасност. Както показаха проверките на скоростта на десетки места в европейската столица, резултатите станаха видими още след първия месец на прилагане. Данните сочат, че скоростта е спаднала средно с 9% както в зоните с ограничение до 30 км/ч, така и в тези до 50 км/ч само един месец след стартиране на мярката. Противно на преобладаващото мнение, общото време за пътуване остана стабилно в най-натоварените и ненатоварените часове.

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://mobilit-mobilitet.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre>

5

Отговор срещу COVID-19

В настоящия раздел са представени различните мерки в областта на градската мобилност в отговор на COVID-19, като се споделят статистически данни, които са оказали драстично въздействие върху обществения живот в европейските градове и по света. По-специално, ще се фокусираме върху положителните аспекти на промените, въведени в отговор на пандемията.

Авторите биха искали да подчертаят, че други финансирани от ЕС проекти, организации и институции са дискутирали обстойно тази тема. SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility (Тематичен наръчник за планиране на по-устойчива и стабилна градска мобилност в рамките на ПУГМ) и SUMP Practitioner Briefing on COVID-19 (Кратък практически преглед на ПУГМ относно COVID-19) предоставят всеобхватни насоки и примери за най-добри практики. В настоящия документ се прави кратък преглед на някои конкретни мерки.

Европейският зелен пакт подкрепя възстановяването след COVID-19, като спомага за изграждането на по-устойчива икономика на ЕС, създава възможности за работа и намалява социалните неравенства. Стратегията на Европейската комисия за устойчива и интелигентна мобилност има за цел да помогне на европейската транспортна система бързо да се възстанови от тежките последици от кризата с COVID-19 и да стане по-устойчива, интелигентна и издръжлива на сътресения.



Възстановяване на доверието в обществения транспорт

В цяла Европа и по света COVID-19 доведе до значително намаляване на използването на обществения транспорт. В началото на 2020 г. в европейските градове като Лион и Ница се наблюдаваше намаление на използването на обществения транспорт с 85% до 95 %. Подобен значителен спад се наблюдаваше и в Нидерландия. Значителното намаляване на пътничкопотока се дължеше отчасти на погрешни опасения относно риска от заразяване с вируса във влаковете или автобусите. Данните от германските и френските държавни агенции по контрол на заболяванията обаче показват, че само 0,2% до 1,2% от случаите на COVID-19 могат да бъдат свързани с използването на някакъв вид транспорт (сухопътен, въздушен и морски). Тези резултати са подкрепени от проучване, проведено в Китай, включващо оценката на клъстери, свързани с високоскоростните влакове. В проучването се подчертава, че общественият транспорт е много безопасен, при условие че е налице достатъчно пространство между пътниците и експозицията е относително кратка. Проучвания от Франция, Австрия и Япония потвърждават, че кратките пътувания с метрото представляват минимален риск и се прави сравнение с многочасовото пътуване във влака.

Преминаване към активна мобилност

Наред със значителния спад в използването на обществения транспорт и трафика на хора до работното място се наблюдава и ясен преход към активната мобилност, като например колоездене и ходене пеша. Градските администрации в цяла Европа насърчиха поведенческите промени чрез създаване на постоянни или временни велосипедни алеи. В германско проучване са анализирани обявените въведени в цяла Европа временни велосипедни алеи по време на пандемията. Изследователите отбелязаха, че към м. юли 2020 г. тези инфраструктурни промени са обхванали 2 000 км. Временни велосипедни алеи бяха изградени в множество по-големи европейски градове, включително Берлин (23 км), Брюксел (40 км), Будапеща (20 км), Париж (32 км) и Рим (150 км).

Подобряване на качеството на въздуха

Освен прехода към активна мобилност, в европейските градове се отбеляза намаляване на нивата на замърсяване с азотен диоксид (NO₂) и фини прахови частици (ПЧ 2,5) по време на ограничителните мерки през март 2020 г. Според Европейската агенция за околна среда (ЕАОС)

Само 0,2% до 1,2% от инфекциите с COVID-19 могат да бъдат проследени до всички транспортни средства



(имаше значителен спад в емисиите на NO₂ спрямо предходната година в европейските градове като Париж (54%), Милано (21%), Барселона (55%) и Лисабон (51%). Що се отнася до NO₂, анализите на метеорологичната лаборатория на Сорбоната в Париж, Франция, показват, че емисиите са намалели с повече от 30% в градските райони на Австрия, Белгия, България, Франция, Италия, Испания, Швейцария и Португалия (където спадът надвишава 50%). Емисиите са намалели в градските райони на всички оценявани европейски държави. Същото се отнася и за ПЧ 2,5, които са отбелязали спад във всички градски райони, с изключение на Полша. Най-осезаемите намаления са били във Франция (18%), Италия (20,5%), Португалия (23,5%) и Словения (18,4%).

Намаленото движение на превозни средства е довело и до намаляване на смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия. От 25 държави членки на ЕС, през април 2020 г. 19 са отбелязали спад на смъртните случаи по пътищата в сравнение с месец април през предходните три години. 910 души са загубили живота си в сравнение с предишната средна стойност от 1415 смъртни случая, което представлява намаление с около 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/>

Авторите препоръчват информацията, събрана от партньорите на **ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА**, като например ресурсите относно „COVID-19 и мобилност“, „Преоткриване на градовете след COVID-19“, както и Тематичния наръчник за устойчивостта на COVID-19 в рамките на ПУГМ.

Мерки за безопасност в обществения транспорт

В разгара на пандемията от COVID-19 няколко европейски града създадоха специализирани автобуси за уязвими групи или работници от първостепенно значение, като например румънския град Яши . Подобни мерки се въведоха и в други градове, като например Дъблин, където бе взето решение да се запази честотата на автобусите по съществуващите маршрути, въпреки спада в използването на обществения транспорт. Освен това автобусните маршрути бяха адаптирани, за да се избегне струпването на хора по тесните автобусни спирки и да се осигурят велосипедни алеи по пътищата на ирландската столица . Обменът на информация бе от значителна полза и в действията срещу пандемията, например допълнителната информация за свободните места, която се обменяше чрез приложенията за смартфони от Deutsche Bahn (германската железопътна служба), както и информация за автобусите в Каталония , Испания.

Активна мобилност по време на COVID-19

Тъй като много хора избраха възможностите за активна мобилност като ходене пеша и колхозене, градските общини предприеха различни мерки за насърчаване на активната мобилност и намаляване на тежестта върху инфраструктурата на обществения транспорт. Много градове разшириха своята временна инфраструктура за алтернативна мобилност и създадоха постоянни решения. Към момента на публикуване на настоящия документ не е ясно дали всички временни мерки ще останат непроменени, така че се фокусираме върху набор от постоянни мерки.

Италианският град Милано бе вдъхновен от няколко други града по света, за да преосмисли разпределението на пътното пространство в центъра на града. Политическият документ „Strade Aperte“ (Отворени пътища) има за цел да разшири велосипедните ленти и пешеходното пространство, за да отвори улиците на града за активна мобилност и да измести фокуса от леките автомобили. Програмата „Отворени пътища“ възприема известни решения от други градове като Берлин и Барселона, за да гарантира засаждането на дървета, обновяването на булевардите и преструктурирането на кръстовищата със значителен обем на трафика . Докато други градове са определили конкретна цел за определен брой километри велосипедни алеи, програмата на Милано има за цел да създаде преход в нагласите в посока към активна мобилност.

Бордо, известен лозаро-винарски район с 250 000 жители, създаде 78 километра временни велосипедни алеи, временни стойки за велосипеди в центъра на града и специален парк от 1 000 велосипеда за отдаване под наем на студенти, както и 200 допълнителни електрически велосипеда за увеличаване на съществуващия автопарк за отдаване под наем.

Ускоряване на плановите за устойчива градска мобилност (ПУГМ)

Болоня, университетски град и столица на италианския регион Емилия-Романя, ще разшири настоящата си мрежа от 145 км велосипедни алеи до близо 500 километра през следващите години. Плановите на града за велосипедния транспорт, разработени в рамките на Плана за устойчива градска мобилност (ПУГМ), бяха ускорени по време на пандемията от COVID-19. Според кмета на Болоня 60% от плановите в рамките на ПУГМ на Болоня – мрежата „Bicip Metropolitana“ за свързване на центъра на града, търговските и жилищните райони на метрополията, трябваше да бъдат завършени до края на 2020 г. ПУГМ изигра ключова роля, тъй като позволи на метрополните региони и на град Болоня бързо да изпълнят съществуващите планове. Планът за устойчива градска мобилност има стратегически дългосрочни цели, но включва и краткосрочни такива. Тази гъвкавост позволи на други градове, които имат ПУГМ, като Антверпен и Гент (Белгия), Катовице (Полша), Лисабон (Португалия) и Сегед (Унгария), да ускорят договорените мерки по време на пандемията от COVID-19 поради променените обстоятелства и приоритети.

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>



