

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU 16-22 WRZEŚNIA 2021

Korzystaj ze zrównoważonej mobilności. Dbaj o zdrowie.



*Kielce:
Kierunek na zdrowie!*



#MobilityWeek



1 Bezpiecznie i zdrowo dzięki zrównoważonej mobilności

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.

Tegoroczna kampania prowadzona pod hasłem „korzystaj ze zrównoważonej mobilności. Dbaj o zdrowie” zachęca 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.

W tym roku mijają już dwie dekady ogólnoeuropejskiej kampanii, która nadal służy wspieraniu lokalnych inicjatyw na rzecz uczynienia miast bezpieczniejszymi, bardziej ekologicznymi, bardziej sprzyjającymi integracji i łatwiej dostępnymi.



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. Nieprzypadkowo zdrowie psychiczne jest tematem priorytetowym, ponieważ postulatem EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** 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

Zdrowie psychiczne 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.



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

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.

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.



Przystępny cenowo transport jako czynnik integracji

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. 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”. Rzadziej 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.

Obszary rekreacyjne w środowisku miejskim

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.



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**

Europa jest narażona 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

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.

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.

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.



Strategie ograniczania hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza pochodzących z ruchu drogowego

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. Zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza pochodzącego z transportu na obszarach miejskich osiąga się głównie poprzez ograniczenie lub zakaz ruchu powodującego zanieczyszczenia.

3 Zdrowie fizyczne

W długiej tradycji promowania aktywnej mobilności 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.

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.



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**.

Ograniczona mobilność może mieć również znaczący wpływ na osoby starsze. 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.

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. Dienne 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%.

Grupa wiekowa
65-69
posiada największą
liczbę rowerów
elektrycznych

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.

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.

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”.

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.

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.

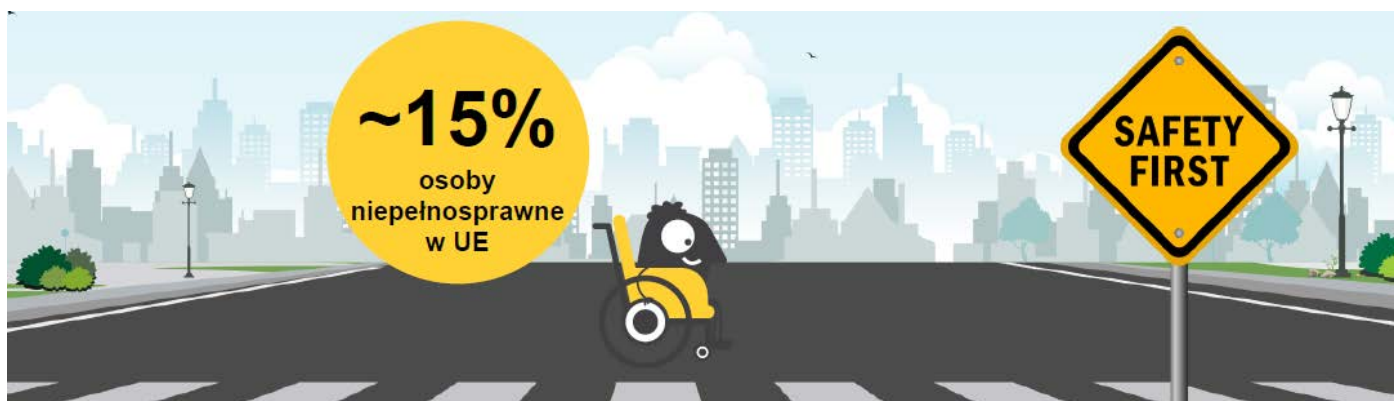


Zachęcanie do aktywnej mobilności

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.

4 Środki bezpieczeństwa

Okolo 15% osób w UE to osoby niepełnosprawne, a w miarę starzenia się społeczeństwa liczba ta będzie prawdopodobnie rosnać. Trudności, z jakimi podczas korzystania z transportu publicznego borykają się osoby o ograniczonej sprawności ruchowej lub osoby niewidome bądź niedowidzące, dotyczą 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.



Europejskie państwa członkowskie dążą do osiągnięcia celu zerowej liczby ofiar śmiertelnych na drogach, czyli „Wizji Zero”, jak określiła to Komisja Europejska.

Zwiększenie bezpieczeństwa na drogach

38% wszystkich wypadków śmiertelnych ma miejsce na drogach miejskich. W związku z tym temat przewodni EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO 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.

Kolejne kroki w kierunku realizacji »Wizji Zero«, czynnikiem przyczyniającym się do ponad 30% zdarzeń jest infrastruktura drogowa i jej otoczenie.

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. Określenie zasad korzystania z nich jest 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.

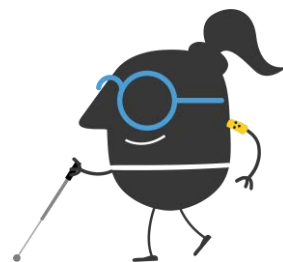
Budapeszt jako jeden z regionów metropolitalnych Europy Środkowej opracował plan mobilności, w którym zwrócono szczególną uwagę na pieszych, wprowadzając różne środki przewidziane na okres od 2014 do 2030 roku. Jednym z nich jest coroczny przegląd znaków drogowych wokół przedszkoli, szkół i innych placówek 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.

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, spacer po mieście z udziałem osób niewidomych lub niedowidzących oraz kampanie informacyjne. Wiedeń i jego zakład transportu „Wiener Linien” stanowią doskonały przykład integracji osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz osób niewidomych lub niedowidzących. Pomędzy 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.



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 przejazdów identyfikowano wspólne przeszkody.

Ruch pieszy

Dni lub weekendy bez samochodu od dawna stanowią część dorocznych obchodów **EUROPEJSKIEGO TYGODNIA RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**. Tymczasowe środki w wielu przypadkach stały się trwałymi rozwiązaniami.

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 100 000 m². Miasto rozpoczęło proces rewitalizacji, gdy stanęło w obliczu

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%.

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, 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. 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.

5 COVID - 19

W całej Europie i na świecie pandemia COVID-19 spowodowała znaczne ograniczenie korzystania z transportu publicznego. 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).

Przejsie w kierunku aktywnej mobilności

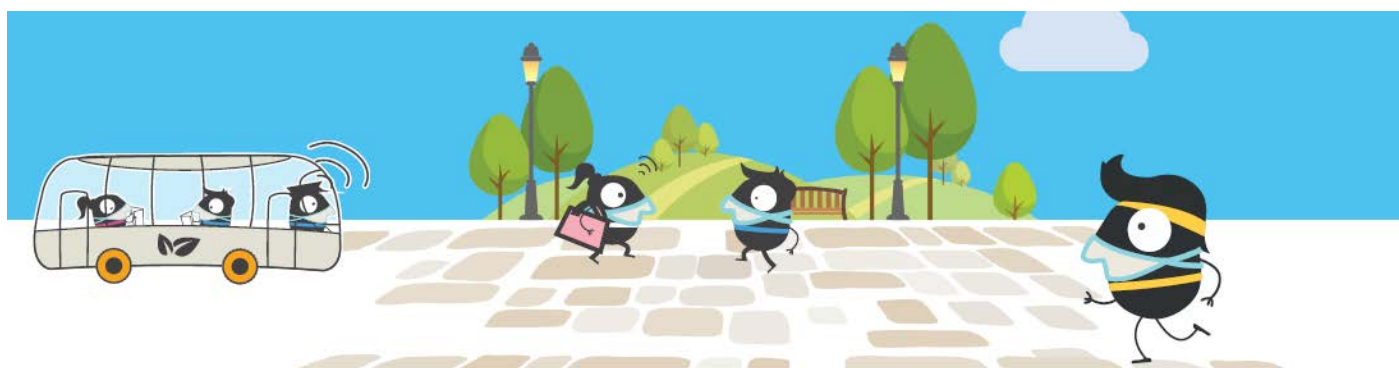
Wraz ze znacznym spadkiem wykorzystania transportu publicznego i ograniczeniem dojazdów nastąpiło wyraźne przesunięcie w kierunku aktywnej mobilności, takiej jak jazda na rowerze i chodzenie pieszo. Władze miast w całej Europie wspierały zmiany zachowań poprzez tworzenie stałych lub tymczasowych ścieżek rowerowych.

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. 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%.



Źródło:

https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/EU_languages/2021_EMW_Thematic_Guidelines_PL.pdf