

ЕВРОПСКА НЕДЕЉА МОБИЛНОСТИ

16 — 22. СЕПТЕМБАР 2022. године

Крећимо се квалитетније!



ТЕМАТСКЕ СМЕРНИЦЕ ЗА 2022. ГОДИНУ

Боља повезаност

#НедељаМобилности





САДРЖАЈ

1) Увод

Овогодишња тема	4
„Боља повезаност“	5
Како можете учествовати у кампањи ЕВРОПСКА НЕДЕЉА МОБИЛНОСТИ ?	6
Повезаност са осталим иницијативама ЕУ	6

2) Људи

2а) Заједничко осмишљавање решења	8
Решавање проблема паркинг-места кроз заједничко осмишљавање решења у Бремену, Немачка	8
Успостављање мултимодалних чворишта мобилности у Лисабону, Португалија	9
Пројекат „Освојимо улицу“: Заједничко осмишљавање решења у Леувену	10
2б) Наука у служби грађана	11
WeCount („Бројимо“) — грађани који прикупљају податке у својој заједници	11
2в) Ангажовање грађана	12
Болоња: Ангажовање грађана у креирању зоне ограничења брзине од 30 km/h	12

3) Места

3а) Реструктурирање простора	14
Креирање места за дружење у Малмеу, Шведска	14
Успоравање саобраћаја у Битому, Пољска	14
Креирање физичких баријера за центар без аутомобила у Салцбургу, Аустрија	15
3б) Озелењавање градова	16
Претварање неплодног индустријског земљишта у резервате природе — Рурска област	16
Унапређене пешачке зоне у Љубљани, Словенија	17
3в) Стратегије у области вожње бицикла	17
Најсавременији паркинг за бицикле у Утрехту, Холандија	18
Аутоматизовани паркинг торањ у Тринецу, Чешка	18
Интеграција паркинга за бицикле у регионалну мрежу у Ил де Франсу, Француска	19

4) Пакети	19
4а) Испорука робе по градовима	20
Софтвер за планирање и координацију испорука у Гронингену, Холандија	20
Реструктурирање испорука у Барселони, Шпанија	21
4б) Прописи о приступу градских возила (ППГВ) и зоне ниске емисије (ЗНЕ).....	21
ППГВ проширење у Парми	21

5) Планирање и политика	22
5а) Планирање инфраструктуре.....	22
Значај улагања у одрживу инфраструктуру у Прагу, Чешка	22
Трансформација паркинга у центар за урбану консолидацију у Мадриду, Шпанија	23
5б) ПОУМ	23
Значајне промене у Бриселу захваљујући ПОУМ-има.....	24
Најновији добитник награде за ПОУМ је град Тампере у Финској.....	25

1) Увод

Овогодишња тема

Овогодишња тема Европске недеље **мобилности** је „Боља повезаност“. Тему смо одабрали како бисмо у обзир узели жељу појединаца широм Европе да се поново повежу након вишемесечне изолације и ограничења. Људи се могу повезати приликом сусрета на тргу у свом градском окружењу и остати повезани путем јавног превоза. Бољом повезаношћу у превозу боље су повезана и места и људи, што је кључно усмерење **Европског зеленог договора**¹ Европске комисије. **Стратегијом одрживе и паметне мобилности**² такође се позива на бољу повезаност доносилаца одлука, пружалаца услуга, урбанистичких планера и осталог становништва. Након снажног усмерења на здравствене аспекте урбане мобилности 2021. године, овогодишњом темом којом се афирмише боља повезаност слави се циљ Европске недеље **мобилности** којим се тежи приближавању људи.

Будући да је сектор транспорта други по нивоу загађења у Европи³ и да су емисије из домаћег транспорта у ЕУ биле у порасту за 0,8% између 2018. и 2019. године⁴, неопходно је уложити значајне напоре како би се остварио европски циљ тј. ЕУ без нето емисија гасова са ефектом стаклене баште до 2050. године, као што је наведено у Европском зеленом договору. Пошто је ово озбиљан изазов, неопходно је да све заинтересоване стране и градови сарађују како би се приметно смањиле емисије из области (урбане) мобилности.

Кризне ситуације, као што је COVID-19, или изазови очувања енергетске безбедности након руске инвазије на Украјину угрожавају дефинисане циљеве. План **REPowerEU**⁵ има за циљ да се њиме смањи утицај ових изазова низом мера за уштеду енергије, диверсификацију снабдевања, замену фосилних горива убрзаним процесом транзиције земаља ЕУ на чисту енергију уз истовремено рационално комбиновање инвестиција и реформи⁶.

¹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

³ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02>

⁴ <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131

⁶ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

„Боља повезаност“

„Боља повезаност“ обухвата сваки аспект одрживог транспорта у урбаном окружењу, што бисмо могли сажети следећим енглеским терминима које почињу на слово „п“: људи, места, пакети и планирање и политика (*енгл.* people, places, packages, planning and policy).

Јавни превоз је наш дугорочни партнер за повезивање, безбедно путовање и заштиту животне средине — заједно са активном и заједничком мобилношћу, превозом на захтев и осталим повезаним и одрживим могућностима превоза. Повезивање „традиционалних“ начина превоза са новим дигиталним решењима остаје кључни аспект будућег деловања.

У овогодишњим Тематским смерницама смо за сваку од четири теме предвидели посебно поглавље. Стога, овај документ има за циљ да вам пружи добар преглед скорашњих примера добре праксе и иницијатива из градова, престоница и грађанских иницијатива које ће вас инспирисати да предузмете сопствене мере како бисте урбану мобилност учинили одрживијом.

Људи су већ дуже од 20 година у самом центру ЕВРОПСКЕ НЕДЕЉЕ **МОБИЛНОСТИ**. Они су и даље покретачка снага наше кампање. Неколико хиљада догађаја, пројеката и примера добре праксе сваке године су доступни на веб страници кампање током недеље од 16. до 22. септембра, а око 600 МЕРА **МОБИЛНОСТИ** бива достављено током целе године, што сведочи о успеху ЕВРОПСКЕ НЕДЕЉЕ **МОБИЛНОСТИ** и тежњи да се њоме људи повежу у оквиру спровођења сопствених иницијатива за одрживи транспорт. Европска година младих (2022.)⁷ усмерена је на повезивање са младима у свим областима деловања.

Места, укључујући урбани простор и зелене површине, морају бити пријатна и функционална да би се људи на њима могли сретати и повезивати. 82% учесника анкете из прошлогодишње кампање „Чисти градови“ навело је као кључни захтев⁸ више зеленила у европским градовима.

Пакети могу имати двоструко значење — физички пакети и све већи логистички изазови њиховог достављања на еколошки начин, као и пакети дигиталних информација. Ово друго је од суштинског значаја за несметане операције у контексту градске мобилности и захтева „бољу повезаност“ између пружалаца података и корисника.

Политика и планирање су неопходни сваком граду како би се на свеобухватан и отпоран начин суочио са уобичајеним изазовима урбане мобилности. ЕВРОПСКА НЕДЕЉА **МОБИЛНОСТИ** пружа одличну прилику урбанистима да фокус планирања усмере на грађане. Учешће грађана је централна компонента концепта Европске комисије о плановима одрживе урбане мобилности (ПОУМ), а јавне консултације одржане током ЕВРОПСКЕ НЕДЕЉЕ **МОБИЛНОСТИ** могу довести до нових транспортних решења у насељима која су погодна за људе и животну средину.

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

⁸ <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/>

Како можете учествовати у кампањи ЕВРОПСКА НЕДЕЉА МОБИЛНОСТИ?

Овогодишња тема („Боља повезаност“) такође одражава нашу жељу да будемо повезани са вама. Стога вас позивамо да пратите наше објаве на Твитеру⁹, Инстаграму¹⁰ и Фејсбуку¹¹. Без обзира на то шта ви и ваш локални тим предузимате у вези са овогодишњим темама, позивамо вас да вести о томе поделите са нама.

ЕВРОПСКА НЕДЕЉА **МОБИЛНОСТИ** је 2021. године забележила највећи број регистрација, уз учешће преко 3.100 градова из 53 земље и уз пријаву скоро 650 МЕРА **МОБИЛНОСТИ** током читаве године.

Придружите се ЕВРОПСКОЈ НЕДЕЉИ **МОБИЛНОСТИ** у септембру. ЕВРОПСКОЈ НЕДЕЉИ **МОБИЛНОСТИ** можете се придружити на више начина. Ако представљате град или општину, можете учествовати у дешавањима током главне недеље кампање тј. од 16. до 22. септембра, а своје активности и мере можете пријавити на нашем веб сајту www.mobilityweek.eu.

Доставите нам МЕРУ **МОБИЛНОСТИ** и поделите свој успех. Уколико сте представник компаније, грађанске иницијативе, образовне установе или неког другог субјекта, своју МЕРУ **МОБИЛНОСТИ** која се односи на иницијативе одрживе мобилности и „бољу повезаност“ можете поднети током читаве године. Овогодишње Тематске смернице садрже неколико примера МЕРА **МОБИЛНОСТИ** које су поднели активисти из целе Европе. МЕРЕ **МОБИЛНОСТИ** које у будућности буду успешне ће такође бити презентоване.

Можете нам слати приче о успешним мерама како бисте освојили награде. Да ли су ваша општина или град постигли нешто узорно и изванредно у области одрживе урбане мобилности? У том случају можете освојити награду за одличан рад кроз кампању ЕВРОПСКЕ НЕДЕЉЕ **МОБИЛНОСТИ**. У оквиру кампање додељујемо различите награде — у зависности од контекста ваших достигнућа. Стога вас подстичемо да се пријавите на наше годишње конкурсе.



EUROPEANMOBILITYWEEK
2022 Theme

Better connections

#MobilityWeek
www.MobilityWeek.eu

EUROPEANMOBILITYWEEK

EUROPEANMOBILITYWEEK is the European Commission's flagship awareness-raising campaign on sustainable urban mobility. It encourages behavioural change in favour of active mobility, public transport and other clean, intelligent transport solutions. The annual theme for 2022 is 'Better connections'. Find out more about this year's theme, [here](#).

With more towns and cities joining each year, the campaign continues to drive Europe, and beyond,

Facebook, Twitter, Instagram, YouTube icons

⁹ <https://twitter.com/mobilityweek>

¹⁰ <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en>

¹¹ <https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek>

Повезаност са осталим иницијативама ЕУ

ЕВРОПСКА НЕДЕЉА **МОБИЛНОСТИ** је значајан догађај у европском календару догађаја. Њоме се допуњује неколико кључних иницијатива политике ЕУ. **Стратегија одрживе и паметне мобилности** Европске комисије¹² представља 82 конкретне иницијативе које треба остварити у наредне четири године као први корак ка општем циљу климатске неутралности до 2050. године. Наша кампања подржава и **Европски климатски пакт**,¹³ иницијативу за подизање свести која је усмерена на протоколе и мере у борби против климатских промена широм Европе. Због свега наведеног ЕВРОПСКА НЕДЕЉА **МОБИЛНОСТИ** игра значајну улогу у подстицању људи, градова, образовних институција, компанија и невладиних организација и промоцији одрживе урбане мобилности.

Осим што се њоме подржавају горе наведене иницијативе, ЕВРОПСКОМ НЕДЕЉОМ **МОБИЛНОСТИ** такође подржавамо циљеве ЕУ у следећим иницијативама: **Европска зелена недеља**¹⁴ и **Недеља одрживе енергије Европске уније**¹⁵. Након успешне **Европске године железнице 2021**,¹⁶ Европска година младих (2022.)¹⁷ има за циљ да младе људе стави у центар збивања како би се нагласио њихов допринос свим областима друштва, укључујући значај њиховог утицаја на будућност урбаног окружења и одрживу урбану мобилност.



¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹³ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en

¹⁴ https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en

¹⁵ <https://eusew.eu/>

¹⁶ https://europa.eu/year-of-rail/index_en

¹⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

2) Људи

Нажалост, одлуке о урбаној мобилности се често доживљавају као мере које се углавном крећу хијерархијски, одозго надоле („top-down“), при чему појединци могу осећати да су запостављени или искључени. Интензивнији инклузивни и холистички процес доношења одлука може довести до тога да људи изнесу релевантне ставове. Иако политике усмерене на становништво често подразумевају дугорочне задатке, њихови резултати могу бити веома корисни. Оквиром за заједничко осмишљавање решења (који је изложен у наставку текста) наглашава се значај укључивања иницијатива цивилног друштва и особа свих старосних и социо-економских група у спровођење мера које имају заједнички утицај.

2а) Заједничко осмишљавање решења (Ко – креација)

Заједничко осмишљавање решења (Ко - креација) можемо дефинисати као „систематски процес осмишљавања нових решења са људима — не „за њих“ — укључивањем људи и заједница у развој политике и услуга¹⁸. Ова дефиниција је била полазна тачка пројекта SUNRISE који финансира ЕУ¹⁹ којим је подстакнут процес заједничког осмишљавања решења у шест градова широм Европе, а и шире. Наредна три примера добре праксе усмерена су на различите аспекте заједничког осмишљавања решења, као и на различите нивое учешћа грађана.

Решавање проблема паркинг-места кроз заједничко осмишљавање решења у Бремену, Немачка

У чувеним градским четвртима широм Европе које су изграђене пре четрдесетих година 20. века није предвиђен паркинг-простор за приватне аутомобиле на улици нити на неком другом месту. Овај изазов приметан је и у граду-држави Бремен, на северозападу Немачке. Уске улице и тротоари без могућности паркирања уз ивичњак били су уобичајена појава на релативно малом подручју које се налази у близини чувеног „Весер“ стадиона. Аутомобили су донедавно делимично блокирали тротоаре или би их возачи паркирали са обе стране улице. Ово је стварало значајне потешкоће, а тротоари су често били неприступачни за кориснике инвалидских колица и родитеље са колицима. Ватрогасци и комунални радници нису били у могућности да својим возилима маневришу услед ограниченог расположивог простора. Возачи су сматрали да паркирање испред своје куће представља неотуђиво право и сукобили су се са другим групама становника који су хтели да промене и ограниче постојећу праксу паркирања уз ивичњак.



© SUNRISE Project

¹⁸ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

¹⁹ <https://civitas-sunrise.eu/>

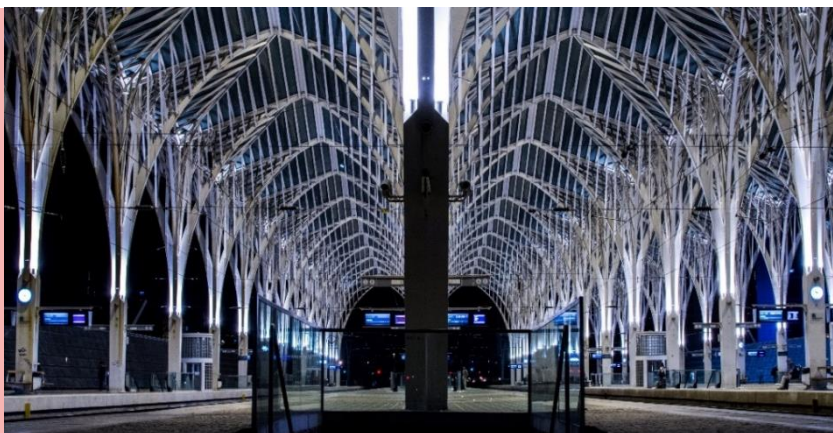
Уместо мера одозго надоле („top-down“) градска управа је започела пројекат којим су заједнички идентификовани постојећи изазови и развијена решења која су заједнички реализована у трећој фази, а заједнички су процењена од стране различитих група људи. Након идентификовања наведених изазова, градска управа је (заједно са грађанима) реструктурирала паркинг уз ивичњак. Током поменутог процеса, посредовање између различитих интересних група било је од пресудног значаја. У вечерњим часовима током радних дана одржано је неколико десетина информативних састанака ради размене информација. Поред тога, осмишљена је платформа за рањиве групе које су биле погођене поменутом ситуацијом у контексту паркирања, као што су особе са смањеном покретљивошћу, као и породице и старији људи.

Опште узевши, главни резултати поменутих активности су реорганизација у погледу политике паркирања и спровођење мера, што је довело до ослобађања додатних 1.600m ивичњака, као и до осећаја заједништва, чиме је становницима насеља предочено да се разменом информација и разговором може доћи до успешног исхода. Већина учесника у саобраћају (пешаци и особе са инвалидитетом) након реструктурирања има више простора за своје потребе. Поменуто заједничко осмишљавање решења је веома битан успех, па ће исти приступ бити примењен и у осталим деловима Бремена²⁰.

Успостављање мултимодалних чворишта мобилности у Лисабону, Португалија

Лисабон поседује метро који функционише без већих проблема. 2019. године метроом је превезено 173 милиона путника тј. нешто више од 500.000 људи дневно.²¹ Заједно са осталим видовима јавног превоза, удео путовања метроом у португалској престоници који се остварује током радних дана износи 18%, што је испод нивоа активне мобилности (24%). Нажалост, 56% свих путовања обавља се приватним путничким возилима. Стога повећање путовања јавним превозом представља камен темељац за смањење емисија у Лисабону.

EMEL, компанија задужена за паркирање у Лисабону, успоставила је сарадњу са градском управом и заједнички су осмислили пројекат који има за циљ да откључа потенцијал мултимодалних чворишта мобилности. Чворишта су физичке станице које су стратешки позициониране на раскрсницама постојећих линија јавног превоза. Већина ових транзитних тачака већ нуди више начина превоза. На пример, железничка станица „Oriente“ на североистоку града нуди железнички превоз на дугим и краћим релацијама, као и аутобуске услуге.



© monteiro.onlie / Shutterstock

²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf

²¹ <https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf> стр. 7.

Након успостављања одговарајућег концепта чворишта мобилности у граду, наредни корак за особе које се баве планирањем у области транспорта подразумевао је иницирање процеса заједничког осмишљавања решења уз значајну квантитативну анкету о жељама и потребама корисника јавног превоза. Више од 2.000 корисника учествовало је у анкети која је била усмерена на задовољство сигнализацијом, удобност и безбедност око пет идентификованих чворишта. Значајна већина испитаника сматра да је наведених пет чворишта добро повезано па ће, сходно томе, Лисабон усмерити активности на унапређење укупне безбедности и амбијента око ових локација. Око 50% испитаника се није осећало пријатно на локацији чворишта, уз коментар да је амбијент непријатан. Постављена су и додатна питања у вези са унапређењем чворишта, што је резултирало очигледном жељом да град прошири земљиште под зеленим површинама (више од 90% анкетираних је ово изјавило), као и жељом да јавни простор са клупама буде проширен. Ови резултати су унакрсно проверени кроз дубинске интервјуе који су довели до сличних закључака.

Из наведених активности очигледан је закључак да је одговорна градска управа стекла јасан увид у жеље и потребе људи о улагању у конкретне активности којима ће бити унапређено функционисање пет поменутих чворишта. Овакве анкете су релативно јефтин алат за одређивање полазне тачке у контексту улагања²².

Пројекат „Освојимо улицу“: Заједничко осмишљавање решења у Леувену



© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Док је утицај становништва у контексту заједничког осмишљавања решења релативно пасиван, остале директне мере омогућавају директан утицај на процесе доношења одлука. Пројекат „Освојимо улицу“ из Леувена представља такав пример. У овом белгијском граду са око 100.000 становника живи неколико хиљада студената, па је ово један од главних „бицикличких“ градова у Белгији. Ипак, становници Леувена и даље аутомобиле доживљавају као главно превозно средство. Стога је пројекат „Verover de Straat“ („Освојимо улицу“)²³ формулисан на следећи начин: „заједно са становницима, чинимо улице зеленијим, здравијим, пријатнијим, безбеднијим и приступачнијим деци“. Овај циљ треба остварити тако што ће се људима омогућити да изнова осмисле поједина паркиралишта. Након почетног периода за подношење пријава, становници неколико одабраних улица имаће прилику да изнова осмисле одређене делове своје улице. Уколико становницима резултати буду задовољавајући, поменуте мере ће постати устаљена пракса. Пројекат се реализује уз надзор неколико локалних иницијатива и подршку градске управе. До сада је било позива за учешће јавности на које се могу пријавити становници са подручја конкретних реконструисаних улица.

²² <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

²³ <https://veroverdestraat.be/over-het-project/>

26) Наука у служби грађана

„Наука у служби грађана“ описује партиципативни процес који омогућава људима да допринесу научним анализама и процесима. Дакле, науком у служби грађана се уређује задатак прикупљања и анализе података и повећава процес идентификације у контексту теме истраживања. Овај аспект идентификације је такође од суштинског значаја за пројекте у којима се негује учешће грађана — демократски аспект „од и за људе“.

WeCount („Бројимо“) — грађани који прикупљају податке у својој заједници

У оквиру пројекта „WeCount“, који се финансира средствима из програма ЕУ Хоризонт 2020, јавност је ангажована ради прикупљања података о саобраћају у шест пилот-града широм Европе. Учесници су добровољно учествовали на радионицама обуке и научили како да користе и разумеју податке добијене сензором за пребројавање релевантних података из саобраћаја. Сензоре су претходно поставили на прозоре својих кућа или на прозоре канцеларија у којима раде.

© WeCount Project



Као један од градова из пројекта, Даблин се суочава са изазовима сталног пораста броја становника и система јавног превоза који је преоптерећен. Нимало нас није изненадило када је Даблин пријављен као шести град по броју гужви у Европи²⁴ пре пандемије. У ирској престоници су у оквиру „WeCount“ пројекта примењени различити сензори који су помогли у процени актуелних иницијатива. Грађани су се информисали о проблемима у саобраћају и загађењу, али су и показали ентузијазам у погледу могућности прикупљања стварних података који би могли да се користе... за побољшање тамо где је то најзначајније — у областима у којима грађани живе, раде, а деца иду у школу. Пројектом „WeCount“ грађани су оснажени за прикупљање података и сазнања о обрасцима саобраћаја у својим заједницама, а унапређен је и трансфер знања између становника и доносилаца одлука.²⁵

Нека од анализираних питања су недостатак бицикличких стаза, непоштовање ограничења брзине, као и недостатак мерења комерцијалног саобраћаја и добијање података о животној средини, као што су загађење ваздуха и бука. Учесницима је расположива технологија била занимљива, а већина је разумела методе прикупљања података. Што су подаци били тачнији, актери су више уживали у сарадњи. Осим што омогућава људима да у складу са научним принципима буду укључени у мерење података и креирање стварних промена у својим

²⁴ <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

²⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf

заједницама, иницијатива је од користи и градовима, пребацујући финансијски и административни терет прикупљања података са једног на многе.

Ова мера не представља алат за постизање политичких промена, већ има за циљ да се њоме људи мотивишу да буду проактивни. Пројектом је остварена трајна сарадња између становника и креатора политике. Градско веће Даблина је затражило од учесника у пројекту да доставе податке о саобраћају и мерењу квалитета ваздуха како би подржали градску Иницијативу за школске зоне. Ова иницијатива има за циљ да подржи активан транспорт и да унапреди безбедност око одређених школских зона.²⁶ Имплементација података из пројекта „WeCount“ омогућила је градском већу објективне податке о мерењу ради процене ефикасности иницијативе и о променама у понашању у саобраћају у близини школа.

2в) Ангажовање грађана

Становници градова су најбољи стручњаци за идентификацију изазова мобилности, ризичних распореда улица или проблема у вези са загађењем или недостатком приступачности. Током кампање ЕВРОПСКА НЕДЕЉА **МОБИЛНОСТИ** често смо били импресионирани причама које су достављене кроз наш оквир за МЕРЕ **МОБИЛНОСТИ**.²⁷ Нашом кампањом препознајемо ове примере добре праксе и њихов потенцијал да инспиришу даље ангажовање у одговарајућим градовима, а и шире.

Болоња: Ангажовање грађана у креирању зоне ограничења брзине од 30 km/h

Чувени градски центар италијанског града Болоње (у којем живи око 400.000 становника) суочава се са проблемом превеликог аутомобилског саобраћаја. Скоро 60% свих путовања обавља се аутомобилом. Не морате бити стручњак за саобраћај да бисте схватили да прекомерна употреба путничких аутомобила, у комбинацији са уским улицама центра града, може представљати изузетно лошу комбинацију, како због безбедности у саобраћају тако и због емисије штетних гасова. У прилог овој претпоставци иде и статистика која нам показује да сваке године током последњих десет година у овом делу дође до незгода са 20 смртних случајева и 2.600 повређених.

Стога је неколико активиста организовало масовни, ненајављени протест у јулу 2021. године како би подигли свест и сузбили ове негативне споредне ефекте индивидуалног превоза аутомобилом. Овај јединствени догађај пратила је кампања „Болоња 30 — један град за све“. Путем друштвених мрежа, наменског веб сајта „bologna30.it“²⁸ и осталих напора, кампањом је прикупљено више хиљада потписа подршке.

Мудра употреба статистике и примера добре праксе из других градова (који су сажети и преведени у кратке и привлачне слогане на италијанском) помогла је иницијаторима да пренесу жељену поруку. Ови постери су доступни за преузимање са наменског веб сајта, тако да свако може одштампати овај материјал. Значајна подршка је добијена од организација, иницијатива и компанија широм Болоње.

Основна иницијатива је била успешна у погледу подизања свести о постојећој ситуацији, уз увид у друге примере добре праксе из различитих европских земљама, пружајући информације о значајним предностима поменутог приступа становницима Болоње.

²⁶ https://we-count.net/_uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf

²⁷ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/>

²⁸ <https://bologna30.it/>

Пет начина за ангажовање са младима

„Наша деца су наша будућност“ реченица је коју су изговорили многи политичари широм света. Ипак, треба решити и проблем укључивања младих у одрживу мобилност. У оквиру наше кампање ЕВРОПСКА НЕДЕЉА **МОБИЛНОСТИ** креирали смо материјале и организовали радионице о томе како комуницирати са млађим генерацијама. Ово укључује наменски веб сајт о иницијативи Европска година младих²⁹ из угла ЕВРОПСКЕ НЕДЕЉЕ **МОБИЛНОСТИ**, као и смернице о начину комуницирања са млађом генерацијом.³⁰ Имамо пет препорука које ћемо поделити са заинтересованим странама у оквиру ЕВРОПСКЕ НЕДЕЉЕ **МОБИЛНОСТИ**:

1. Треба се ангажовати и остварити смислен дијалог са младима како би они постали део основних процеса у области креирања политике. Свет је испуњен празним маркетиншким порукама поред којих људи ових дана олако пролазе. Да бисмо истински повезали младе људе и креаторе политике потребан је организован простор за креирање дијалога и постављање питања уз искрено уважавање ставова друге стране.
2. Треба диверсификовати представнике младих. Требало би да њихови представници буду различитог узраста и порекла. Локалне мреже могу бити одлични водичи за препознавање и мотивацију група младих, уз понуду садржаја којима се унапређује разумевање о томе како планирање мобилности утиче на њихов свакодневни живот и како у поменути процес могу да се укључе.
3. Да би ангажовање у оквиру процеса планирања мобилности било квалитетно и конструктивно, оно треба да буде аутентично, а не формално. Што је већи број различитих учесника у заједници, боља је перспектива града за креирање успешног плана којим ће се унапредити одрживост и квалитет живота.
4. Треба признати значај и везу између доступности транспорта, могућности и препрека са којима се млади суочавају. Трошкови и користи утичу на могућности личног развоја, што је увек важно, нарочито онима који још увек нису изабрали будући позив.
5. Вероватноћа да ће млади подржати одрживе могућности превоза је прилично висока. Они су мање склони шаблонима, а активни транспорт је већини нас близак. Успостављање свега наведеног и адекватна подршка кроз сталну праксу учиниће нам живот бољим. Разумевање ситуације на терену из перспективе младих утиче на остале чланове заједнице и може представљати кључни фактор у стварању мрежа прилагођених корисницима и осмишљавању успешних иницијатива за одрживу мобилност.

3) Места

ЕВРОПСКОМ НЕДЕЉОМ **МОБИЛНОСТИ** желимо да понудимо решења којима се транспортна чворишта трансформишу у места која посетиоце и кориснике мотивишу на дружење и шетњу.

²⁹ <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

³⁰ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth__Poster_.pdf

Секретаријат кампање је одлучио да за ову категорију одабере примере добре праксе. Поменути примери укључују физичку трансформацију места, улица, квартова и градова у места која су погоднија за живот и еколошки прихватљивија. Теме као што је политика паркирања у градским језгрима су од суштинског значаја у овом поглављу, имајући у виду да су напорима у различитим градовима Европе успешно ослобођени делови тротоара који се налазе уз ивичњаке, као и урбани простор. Стога, места могу створити „бољу повезаност“ између људи, околине и могућности у погледу мобилности.

3а) Реструктурирање простора

У скорије време дошло је до повећања броја људи који време проводе код куће, истражују своје заједнице, а куповину обављају локално. Поменути пасивнији стил живота и време проведено у локалним заједницама довели су до великог напретка у расподели јавног простора. Када људи редовно шетају насељима у којима живе лакше је укључити их у одржива побољшања.

Креирање места за дружење у Малмеу, Шведска

Малме је покренуо иницијативу којом се паркинг-места замењују унапред израђеним намештајем како би се заједницама омогућило да се „врате на улице“ и у њима уживају без журбе.³¹ Ова места се налазе широм града, а настала су уз ангажовање и допринос становника. Поменути концептом нуде се унапред израђени „модули“ намештаја који су прилагођени отвореном простору (столови, столице, биљке, итд.) које је могуће конфигурисати и преуредити на различите начине и у различите сврхе.

Општи концепт укључује замену паркинг-места местом за дружење. Новим уличним намештајем могуће је значајно изменити изглед улице која ће од градске инфраструктуре постати место за дружење са комшијама. Улични намештај може повећати шансу да случајно сретнете и упознате комшије, уз промену тока саобраћаја и креирање безбеднијег окружења за становнике и децу који на тај начин могу да у граду уживају и ван паркова — у стамбеном, пословном и урбаном окружењу.

Омогућавање заједници да буде део изнова осмишљеног простора у својим деловима града је одличан приступ за увођење „боље повезаности“, почевши од сваког дома. Увођењем простора за пешаке, бициклизам и дружење испред самих домова или испред локалне продавнице (а не на удаљеној локацији) нормализују се одрживи транспорт и градови од тренутка када људи напусте своје домове.

Успоравање саобраћаја у Битому, Пољска

Свако од нас зна за бар једну улицу у свом родном граду у којој возачи често возе неприлагођеном брзином или за улицу која није нарочито безбедна за пешаке или бициклисте. Разлози за постојање оваквих улица могу бити бројни. Неки од њих укључују локацију између две главне саобраћајнице, недостатак камера за контролу брзине и мера контроле или урбанистички план којим није узета активна мобилност. Становници Битома, пољског града у близини Катовица, сваког дана су се суочавали са поменути проблемима у улици Миарки јер су возачи поменутом улицом често возили и брзином од 100km/h, а често и брже од тога.

У поменутој ситуацији била су потребна решења која су финансијски прихватљива јер је на располагању за све мере реструктурирања био доступан буџет од свега 15.000 евра. Иако су

³¹ <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/>

активисти за активне могућности мобилности сковали фразу „фарба није инфраструктура“, то је била једина могућност за групу људи која је тражила одрживо решење за смањење саобраћаја и буке и загађења које он изазива. Означавање непрекидне двосмерне бицикличке траке (уз означавање више пешачких прелаза и нових паркинг-места) допринело је сужавању коловоза. Овом мером (у комбинацији са закривљеним изгледом пута) остварено је успоравање саобраћаја.

Резултат је било смањење просечне брзине за више од 20km/h уз свега неколико знакова и неколико литара фарбе. Такође, смањен је и аутомобилски саобраћај за више од 30%, чиме су значајно смањени загађење ваздуха и ниво буке. Група активиста је уверена да ће овај ефикасан и економски приступачан пример добре праксе бити усвојен у другим деловима овог пољског града.³²

Креирање физичких баријера за центар без аутомобила у Салцбургу, Аустрија

Центар града без аутомобила, што омогућава људима да се шетају и удишу свеж ваздух, за многе од нас је само сан. Салцбург је одлучио да овај сан оствари. Осим што су становници ослобођени терета путничких аутомобила, оплемењено је и искуство на хиљаде туриста који свакога дана посећују Моцартов родни град. Салцбург на годишњем нивоу остварује око 170.000 ноћења.

Захваљујући повољној локацији (град се налази у долини, уз реку Салцах), центар четвртог по величини аустријског града је релативно густо насељен. У граду су на снази строге мере које подразумевају постављање физичких баријера које се састоје од тзв. потапајућих паркинг-стубова (који се према потреби подижу и спуштају) којима је блокиран приступ центру града. Ово правило о забрани приступа центру града не важи за возила хитне помоћи и полицијске аутомобиле нити за ватрогасне екипе, као ни за возила која врше доставу радњама у центру. Ипак, достава је ограничена на период од 6:00 до 11:00, од понедељка до суботе. Недељом нема доставе.³³ Салцбург је такође увео и изузеће за становнике ужег градског језгра, уз дозволе којима им је омогућен улазак у дворишта возилом.



© FAAC.BIZ

Поменуте строге мере део су свеобухватне стратегије паркирања која се примењује у оквиру „Плана мобилности за град Салцбург до 2025. године“³⁴, који је инициран 2016. године. Једна од главних карактеристика плана је добро успостављен систем паркирања и вожње којим је предвиђено више од 4.000 паркинг-места³⁵ на важним тачкама од интереса на периферији града, као што су аеродром, сајам и „outlet“ тржни центар. Поред тога, ограничено је и паркирање уз ивичњаке у деловима градског језгра. Максимално време паркирања у овим деловима града износи три сата. Током викенда и на периферији паркирање уз ивичњаке је бесплатно, али је

³² <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

³³ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/>

³⁴ <https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025>

³⁵ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/>

такође ограничено на три сата. Опште узевши, комбинацијом потапајућих паркинг-стубова, могућностима за паркирање и прописима о паркирању уз ивичњаке смањује се оптерећење туриста и осталих путника, док се аутомобили усмеравају даље од градског језгра.

3б) Озелењавање градова

Предности озелењавања градова су многобројне. Једна од њих је и неутрализација емисија дрвећем, што може довести до смањења просечних температура у градовима за око 1°C.³⁶ Захваљујући сенци дрвећа, површинску температура током врелих лета могуће је смањити за 8—12°C у централној Европи и до 4°C у јужној Европи.³⁷ Озелењавањем градова такође је могуће промовисати биодиверзитет, што је очигледно у примеру из Утрехта, где су градске власти одлучиле да адаптирају кровове више од 300 аутобуских стајалишта и да на кровове поставе биљке које привлаче лептире, пчеле и бумбаре. Предвиђено је да реализација поменуте мере траје најмање 15—20 година. Њоме ће се унапредити биодиверзитет града. Опште узевши, град и порески обвезници не носе никакве трошкове, јер су трошкови одржавања обухваћени приходима од реклама које су изложене на локалним аутобуским стајалиштима.³⁸

Као што је поменуто у прошлогодишњим Тематским смерницама, Париз има за циљ да посади 170.000 стабала до 2026. године.³⁹ Сличне активности се спроводе широм Европе, а градови који у њима учествују често добијају титулу „зелене престонице Европе“⁴⁰ коју додељује Европска комисија. Титулом „Зелене престонице“ (која се сваке године додељује већ више од деценије) препознају се и награђују локални напори за унапређење животне средине, а тиме и унапређење привреде и квалитета живота у градовима. Стога ћемо два града добитника поменуте награде представити у наставку текста — ради се о Есену и Љубљани.

Претварање неплодног индустријског земљишта у резервате природе — Рурска област

Рурска област је некада чинила индустријско језгро немачке привреде (Западне Немачке) и често је приказују као стереотипну неплодну пустош са великим бројем индустријских димњака који загађују атмосферу. Ово су стереотипи из прошлости. Од смањења броја рудника угља 60-их година прошлог века дошло је до значајних улагања, а израђени су и стратешки планови за реструктурирање ове области у којој живи више од пет милиона људи.⁴¹

Ова структурна промена односи се на отварање радних места за бивше рударе и њихове породице, као и на ренатурализацију земљишта.

Једна од главних активности била је ренатурализација две значајне реке које пролазе кроз Есен, Емшер и Рур (по другој је читава област добила име). Док су обе реке сматране претњом по јавно здравље током 90-их, данас је ситуација веома другачија. Захваљујући интензивној сарадњи градова и округа дуж реке Емшер, изграђено је око 150km бициклистичких стаза дуж њених обала.

³⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702>

³⁷ <https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/>

³⁸ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/>

³⁹ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>

⁴¹ <https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/>

Узимајући у обзир читаву област Есена, засађено је више од три милиона стабала, успостављене су 73 аутобуске и железничке линије, а зелене површине сада чине 53% градске површине. Поред тога, саниран је значајан број речних обала. Ови и други напори довели су до постепеног повратка птица и риба, као и до укидања четрдесетогодишње забране пливања у реци Рур 2017. године. Иако су поменуте активности биле веома интензивне и подразумевале су значајна улагања и сарадњу међу многим општинама, неопходно је истаћи тзв. „ефекат узора“ који ова успешна трансформација може да пружи осталим европским општинама.



© imageBROKER.com

Унапређене пешачке зоне у Љубљани, Словенија

Словеначка престоница (Љубљана) поменута је у прошлогодишњим Тематским смерницама,⁴² због значајне промене којом је овај (тада) град аутомобила и других моторних возила добио пешачку зону величине 140 фудбалских терена. Без сумње, Љубљана је већ веома зелен град са 46% градске површине која је прекривена аутохтоним шумама.

Група заинтересованих страна (укључујући градску управу, различите институције и јавна предузећа) осмислила је 2007. године визију под називом „Љубљана 2025.“ Овом колективном организацијом креиран је дугорочни план којим је обухваћено више од 100 појединачних пројеката, од унапређења инфраструктуре за активну мобилност, до културних активности и улепшавања тргова. Поред постојећих градских паркова, од којих су поједини старији од 100 година, установљени су и нови паркови.

Такозване „браунфилд локације“ претворене су у нове паркове којима је повећан удео града под зеленим површинама за 80 хектара, односно за више од 110 фудбалских терена. Ове зелене површине укључују и активности које се практикују у слободно време као што су фарма малих животиња, дечија игралишта, пешачке стазе, простор за бициклизам⁴³.

Зв) Стратегије у области вожње бицикла

Бицикли имају централну улогу у транзицији на одрживу мобилност, као и у погледу могућности за здрав живот становника. Поред додељивања простора и инфраструктуре за путовања, неопходно је обезбедити довољно паркинг-места за бицикле на местима на којима долази до промене врсте

⁴²https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_The_matic_Guidelines.pdf

⁴³ https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

превоза и утицати на промоцију бициклизма у градовима. Да бисте од тачке А стигли до тачке Б неопходна је боља повезаност како би се обезбедио несметан прелаз са јавног превоза на вожњу бицикла. Адекватан број безбедних паркинг-места представља кључни елемент квалитетне стратегије у области вожње бицикла.

Најсавременији паркинг за бицикле у Утрехту, Холандија

Холандија је одувек била референтна тачка у погледу бициклическе инфраструктуре, нарочито у погледу паркинг-места за бицикле. Железничка станица у Утрехту је обновљена на начин којим је креиран највећи паркинг за бицикле на свету, са 12.500 паркинг-места за бицикле. Паркингом се корисницима пре свега нуди удобност, што је људима најпотребније у контексту бициклическе повезаности.

Станица корисницима омогућава директан приступ бициклима, уз могућност избора три нивоа паркинга у оквиру којих се нуде приступ железници, радњама и локалном насељу. Слободна места на паркингу су приказана на екранима на крају редова, ажурирани подаци се објављују у реалном времену, а паркинг-места на два нивоа нуде заштитне држаче и подизаче на гасни погон. Употреба паркинга је бесплатна. Могућност уласка и изласка са паркинга је интегрисана у картицу јавног превоза, уз приступ заједничким јавним бициклима у оквиру објекта (има их 1.000). Доступне су и услуге поправке, а објекат је под сталним видео надзором. Значајан део простора је намењен и за веће бицикле, као што су бицикли за доставу робе.

Холистички приступ објекту значи неометану вожњу бициклом од града до паркинга за бицикле, а затим до воза и до куће. Материјали као што су камен и стакло су уграђени у дизајн објекта на начин којим се изражава спољашње окружење, уз употребу природног светла. Знаци који упозоравају на „слепу улицу“ доприносе неометаном протоку саобраћаја и функционалности. Опште узевши, коришћење овог паркинга представља веома пријатно искуство.⁴⁴

Аутоматизовани паркинг торањ у Тринецу, Чешка

У годишњим Тематским смерницама увек тежимо уравнотеженом приступу размене примера добре праксе из већих и мањих градова. Чешки град Тринец, са 35.000 становника, одличан је пример мањег града са великим амбицијама да се подстакне одрживост. Користећи Европски фонд за регионални развој ЕУ, град је изградио аутоматизовани паркинг-торањ који може да прими 118 бицикала.

Овај нови објекат изграђен је у близини главне градске станице, која је у оквиру исте иницијативе измештена у центар Тринеца. Ови напори су повећали доступност и подстакли активна путовања међу становницима и посетиоцима. Притиском на дугме, бицикли бивају сакупљени и превезени на безбедно паркинг-место. Касније, према потреби, могу бити враћени једноставним скенирањем рачуна.

Овом мером је вишеструко повећано коришћење бицикала и омогућено је свима који путују да, уместо аутомобилима, бициклом дођу до торња, где затим могу возом да наставе до својих даљих

⁴⁴ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central,close%20to%20the%20station%20entrances.https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/>
<https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/>
<https://www.eltis.org/sv/node/44358>

одредишта. Поред нове инфраструктуре, администрација је сада усмерена и на подстицање активног превоза. Ово се не чини само ради рекреације — циљ је да мера постане начин живота.

По граду су установљене бицикличке стазе и стајалишта, као и разни алати и објекти за поправку и пуњење електричних бицикала.⁴⁵



© Ministry of Regional Development / Antonín Kapraň

Интеграција паркинга за бицикле у регионалну мрежу у Ил де Франсу, Француска

У области Ил де Франс у Француској (која се налази у близини Париза) органи власти теже повећању удела бициклизма у укупним кретањима у граду са 2% на 6% уз улагања у објекте за паркирање бицикала који се налазе уз инфраструктуру јавног превоза.

Са веома напредним системом јавног превоза као полазном тачком (515 станица), тежи се омогућавању 140.000 нових паркинг-места за бицикле до 2030. године. Припрема и достава хране за регион од 12 милиона људи који сваког дана остварују 9,4 милиона путовања на трасама у дужини од 1.850km није лак задатак. Општи циљеви иницијативе укључују поједностављење услуге претплата за низ пружалаца услуга и бесплатну претплату за оне који имају годишњу карту за превоз.

Пројекат се реализује паралелно са развојем националне политике којом се захтева да паркирање бицикала буде укључено у станице и у складу са развојем Paris Express мреже, која омогућава да се објекти и планирање паркирања бицикала интегришу у процес планирања од самог почетка. Уз субвенције за бициклисте и планове за систем дугорочног изнајмљивања електричних бицикала, пројектом треба омогућити вожњу бицикла на релацијама до 10-15km изван Париза. Као што је приметно у перспективи холистичке мреже, кратка путовања бициклом треба учинити погодним и интегралним делом локалних путовања, као и путовања по читавом региону.⁴⁶

4) Пакети

Сектор транспорта одговоран је за 30% укупне емисије CO₂ у Европи. Један од најефикаснијих начина за ограничавање емисија је смањење броја путовања и покушаја испоруке. Што мање неко

⁴⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

⁴⁶ <https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/> ; https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8

возило треба да пређе да би испоручило пакет, то ће бити ниже његове емисије. Свака повратна пошиљка укључује додатно време транспорта, додатна возила и гориво. Купци би требало да буду информисани (кроз јасне описе производа) да мудро бирају и да буду свесни утицаја својих одлука, да смање вероватноћу враћања пакета, да смање локални проток саобраћаја и утицај на животну средину. Одрживост услуга доставе је такође могуће унапредити ако се за доставу користе електрична возила и бицикли за превоз робе који су врло погодни и ефикасни, што их чини идеалним за завршну фазу испоруке.

4а) Испорука робе по градовима

Е-трговина је експоненцијално порасла у последњих неколико година. Од пандемије COVID-19, онлајн поруџбине су се масовно повећале, имајући у виду да људи нису могли да иду у куповину због ограниченог кретања или су предузимали мере предострожности како би избегли могућност инфицирања. Око 40% људи у Европи тренутно живи у урбаним срединама.⁴⁷ Ефикасна и чиста испорука робе у урбаним подручјима која стално расту постаје све чешћа. Један од разлога за то је повећан напор градских управа да смање утицај загађења од камиона кроз мере као што су прописи о приступу појединим деловима града возилима. Људи чешће бирају да купују робу онлајн, не узимајући у обзир утицај куповине на ланац снабдевања и урбану мобилност.

Срећом, постоје многе алтернативе моторима са унутрашњим сагоревањем (као што су бицикли за превоз робе) које могу бити ефикасније од комбија за доставу, што је показала недавна студија⁴⁸ из Лондона у којој је електричним бициклима за превоз робе испорука била до 60% бржа од испоруке комбијем у градским језгрима. Брзина и ефикасност електричних бицикала за превоз робе су веће у поређењу са комбијем, јер бицикли имају већу просечну брзину а (у наведеном примеру) њима је достављено десет пакета на сат, у поређењу са шест пакета комби возилима.

Стога су бицикли за превоз робе одлична алтернатива за компаније које желе да декарбонизују своју флоту јер се њима демонстрира посвећеност суочавању са климатским променама, уз одрживе политике у претходним корацима ланца набавке. Данашњи потрошачи су све више забринути за одрживост, а бицикли за превоз робе представљају једноставан начин транспорта који је погодан за животну средину.

Софтвер за планирање и координацију испорука у Гронингену, Холандија

Савршен пример употребе бицикала за побољшање испоруке можемо наћи у холандском граду Гронингену. Град је одувек био познат по активизму у контексту еколошке одрживости, а освојио је и годишњу награду за одрживост 2014. године, када је проглашен за град са најодрживијом мобилношћу у Холандији. Поред тога, град има за циљ да достигне нулту емисију у области испоруке робе до 2025. године кроз учешће у неколико пројеката које финансира ЕУ, као нпр. SURFLOGH⁴⁹ и ULaaDs.⁵⁰ Кроз овај пројекат, град је био у могућности да унапреди логистичку структуру координацијом путовања кроз нови и ефикасан софтвер за планирање рута, као и преусмеравањем испорука кроз ново логистичко чвориште, ближе центру. Пакети се превозе

⁴⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

⁴⁸ [Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian](https://www.theguardian.com/transport/2020/sep/15/cargo-bikes-deliver-faster-cleaner-than-vans-study-finds)

⁴⁹ <https://northsearegion.eu/surflogh/>

⁵⁰ <https://ulaads.eu/>

коришћењем електричних бицикала за превоз робе са нултом емисијом. Њима је могуће избећи градски саобраћај коришћењем наменске бицикличке траке.

У градовима широм света више није могуће додељивати огромне површине урбаног простора аутомобилима и комерцијалним возилима, нарочито ако је поменути простор могуће искористити за смештај све већег броја становника и подстицање одрживе урбане мобилности.⁵¹

Реструктурирање испорука у Барселони, Шпанија

Барселона улаже значајне напоре у промоцију испоруке робе користећи метод ниског утицаја на животну средину. Циљ ових активности је подстицање употребе електричних бицикала и малих комбија за испоруке у подручјима са слабиим прометом како би се смањио утицај градског теретног транспорта на животну средину.

Климатска неутралност је суштински циљ другог по величини града у Шпанији. Стога власти у Барселони желе да широм града установе микрочворишта за одржива решења у области урбане мобилности. Тренутно су у функцији два микрочворишта, док су остала у изградњи. Према другим општинским изворима, поједини делови града су већ изабрали своје будуће локације. Тренутна шема доделе бесповратних средстава за промоцију куповине електричних бицикала за испоруку робе и за субвенционисање креирања „микрочворишта“ од стране општина требало би да се прошири на читаво подручје Барселоне.

Ова бесповратна средства ће бити додељена као награда за градове у градском подручју Барселоне са зонама ниске емисије. Сарадња између органа власти и приватних заинтересованих страна је веома значајна за осигурање успешне имплементације и унапређење одрживости. Градови могу подстаћи приватне иницијативе кроз финансијску подршку за пројекте мобилности.

46) Прописи о приступу градских возила (ППГВ) и зоне ниске емисије (ЗНЕ)

Прописи о приступу градских возила (ППГВ) и зоне ниске емисије (ЗНЕ) су мере које се спроводе ради унапређења квалитета ваздуха у урбаном подручју јер утичу на здравље и животни век. Поред тога, регулисање приступа одређеним возилима помаже у смањењу саобраћаја унутар одређених области, омогућавајући активним начинима мобилности корист од градског простора, уз мањи ризик од возила. Од спровођења ових стратегија многе области су преуређене како би се омогућила већа мобилност пешацима, бицикличким и другим угроженим учесницима у саобраћају. Додатни позитиван утицај ППГВ-а и ЗНЕ-а јесте смањење загађења буком, обезбеђивање мање стреса и анксиозности изазваних буком из саобраћаја.

ППГВ проширење у Парми

Италијански град Парма налази се у региону Емилија-Ромања, у средишњем делу долине реке По. Парма има проблема са веома лошим нивоом квалитета ваздуха. Захваљујући учешћу у пројекту Dynaxibility4CE⁵² који се финансира средствима ЕУ, Парма је направила битан корак ка регулисању приступа и промета приватних путничких возила граду и околини.

⁵¹ [City Hub Groningen | e-cargo bikes deliveries, Interreg VB North Sea Region Programme Groningen has the most sustainable mobility in 2013 \(the Netherlands\) | Eltis](#)
[10 motivi per scegliere una cargo bike - Bikeitalia.it](#)

[Cargo bikes deliver faster and cleaner than vans, study finds | Road transport | The Guardian](#)
⁵² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

Први корак у стварању или интензивирању ППГВ-а је већ отпочео, а подразумева документацију о имплементацији активности у граду и урбанистичке планове. Град Парма је 2021. године покренуо пројекат „Зелено подручје“, важан корак ка одрживијој будућности. „Зелено подручје“ је зона ниске загађености која је оивичена главним обилазницама око града. Од маја 2022. године појачане су мере у погледу протока саобраћаја које су већ биле на снази од претходне зиме, као што је предвиђено регионалним планом за борбу против загађења ваздуха.⁵³ Поред тога, приступ центру града биће „зеленији“ — подручје унутар градских булевара требало би да постане погодније за пешаке и бициклисте. Централно историјско градско језгро под именом „Плава област“ укључује ЗНЕ и еколошка острва са посебним захтевима за транзит и паркинг. Аутомобилима на електрични или хибридни погон омогућено је да приступе и паркирају се у том подручју.

5) Планирање и политика

У поглављу „Планирање и политика“ говорићемо о трансформацији централних делова градова у зеленија, разноврснија и инклузивна места која омогућавају истовремено постојање различитих начина транспорта на безбедан и ефикасан начин. Урбано планирање и развој инфраструктуре су уско повезани. Потреба за простором, дистрибуција инфраструктуре и мреже утичу на конфигурацију урбаних подручја.

Развој инфраструктуре представља изазов из више разлога — њиме се ствара повезаност, али истовремено и нове непожељне физичке препреке које могу негативно да утичу на локалне заједнице. Одржива саобраћајна инфраструктура стога треба да има за циљ да се њоме избегне, сведе на минимум и компензује негативан утицај на појединце, заједнице и екосистеме, имајући у виду да се неизбежно шири како би задовољила растуће захтеве корисника у урбаним срединама. Одрживи транспорт и одрживи урбани развој су међусобно повезани у циљу нормализације еколошки прихватљивије праксе. Један од значајнијих изазова са којима се градови суочавају јесте обезбеђивање одрживе инфраструктуре и мобилности са свих аспеката — економског, социјалног и еколошког. Изградња одрживе инфраструктуре подразумева развој система подршке услугама у складу са животном средином и потребама становништва.

5а) Планирање инфраструктуре

У ери еколошке транзиције, сви сектори који чине део ланца снабдевања и транспорта путника и робе треба да инвестирају у одрживији развој и развој „паметне“ инфраструктуре. Да би се одговорило на изазове ванредних климатских ситуација у предстојећим годинама је неопходно

подржати значајан број јавних инвестиција како би се имплементирали амбициозни планови мобилности и „планови одрживе урбане мобилности“ широм европских метропола. Развојем одрживе инфраструктуре треба обухватити нове компетенције у погледу дигитализације, радне праксе и сарадње са приватним сектором.

Значај улагања у одрживу инфраструктуру у Прагу, Чешка

⁵³ Limitazioni alla circolazione PAIR 2021 dal 1/10 al 31/12 - www.infomobility.pr.it

У циљу стварања одрживог и приступачног система транспортне мреже како би се унапредила мобилности људи и робе, чешка престоница (Праг) планира да уложи 14 милиона евра у изградњу бицикличких стаза и инфраструктуру неопходну за вожњу бицикла. Истовремено, предвиђена су улагања за финансирање студија и пројеката који ће подстаћи одрживу мобилност у градској средини.

Будући да је потреба за активном мобилношћу у Прагу и широм Европе у сталном порасту, бицикличка инфраструктура представља одличну инвестицију за подршку овој области. Иницијална фаза развоја инфраструктуре отпочиње проучавањем потреба бициклиста како би се проценило које области би биле најпогодније за изградњу бицикличких стаза, паркинга за бицикле и објеката за поправку. Наредна кључна тачка јесте сарадња између органа власти и локалних школа како би се установиле њихове потребе, јер град подржава вожњу бициклом до школа и обезбеђује средства за бицикличка стајалишта у близини школа.

Увиђајући значај све већег број бициклиста, Праг има користи од стварања бицикличке инфраструктуре — мање загађења ваздуха, мање буке, здравији људи и бољи ниво физичке спремности становника.

Трансформација паркинга у центар за урбану консолидацију у Мадриду, Шпанија

У граду као што је Мадрид (са око скоро 3,5 милиона становника) урбана логистика игра кључну улогу у функционисању града. Према званичним подацима градског већа Мадрида, 10% од укупног броја возила у граду чине возила за дистрибуцију робе, која креирају 20% од укупног броја саобраћајних загушења и одговорна су за 30% целокупног загађења ваздуха у граду. Стога је израђена стратегија за решавање овог проблема кроз стварање центра за урбану консолидацију (ЦУК) који се налази на паркингу „Plaza Mayor“. ЦУК је концепт за смањење утицаја дистрибуције робе и налази се у градском језгру. Захваљујући овом новом концепту, ЦУК је у стању да дистрибуира робу до око 150.000 становника, уз услуге за предузећа и физичка лица у мадридској зони ниских емисија. Ово је постигнуто трансформацијом старог паркинга у чвориште мобилности које ће бити опремљено електричним возилима (укључујући бицикле за превоз терета) и додатним решењима за транспорт робе.

Већи комбији/камиони ће довозити робу на паркиралиште „Plaza Mayor“ рано ујутру. Затим ће роба бити разврстана и груписана у лака возила како би се наставило са испоруком. Овај пример показује нам да еколошка транзиција мора бити праћена развојем нових структура којима се промовише одржив систем мобилности.

56) ПОУМ

План одрживе урбане мобилности (ПОУМ) је стратешки и визионарски дугорочни план који има за циљ унапређење градске мобилности путника и робе у градовима кроз низ политика и имплементације мера. Интервенције које су наведене у ПОУМ плановима за општи циљ имају смањење аутомобилског саобраћаја и унапређење укупног квалитета живота. Ово се постиже усмерењем на мобилност, али и на друге домене као што су регенерација урбаног простора и креирање пешачких зона у насељима. Главни циљеви укључују смањење утицаја градова на животну средину кроз оптимизацију урбаних подручја, унапређење безбедности на путевима, безбедност и ефикасност система мобилности, инклузију свих учесника у саобраћају и заштиту

угрожених категорија учесника у саобраћају као што су деца, особе са инвалидитетом и бициклисти.

Европска комисија промовише усвајање ПОУМ планова пружањем свеобухватних информација и смерница. Она такође охрабрује све европске градове који су класификовани као урбана чворишта у оквиру Трансевропске транспортне мреже (TEN-T) да развију ПОУМ. Сходно томе, општине представљају главне субјекте у креирању плана одрживе мобилности. Међутим, препоручује се да националне и регионалне администрације преузму кључну улогу у стварању националних оквира подршке за даље оснаживање градова и региона током читавог процеса.

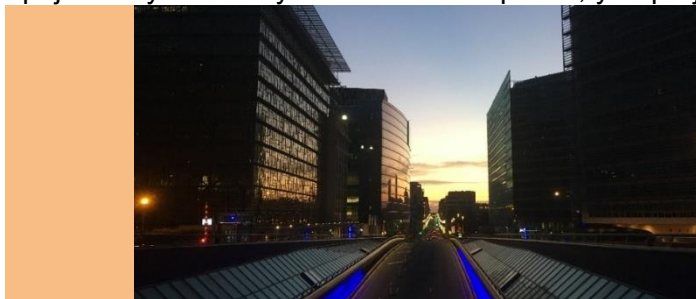
Оквир ПОУМ је подељен у четири фазе које су додатно подељене на више активности. Свака од четири фазе почиње и завршава се средњорочним циљем који је у складу са одлуком или резултатом који је неопходан за прелазак на наредну фазу. Ипак, све прекретнице и активности треба посматрати као делове континуираног циклуса планирања који се непрекидно унапређује током читавог процеса.

Додатне опште информације о ПОУМ плановима доступне су у одељку о ПОУМ-у из ELTIS платформе⁵⁴.

Значајне промене у Бриселу захваљујући ПОУМ-има

ПОУМ-ом би требало задовољити специфичне потребе у контексту мобилности људи и робе. Европска комисија је осмислила награду за ПОУМ (SUMP) како би одала признање градовима или локалним органима власти који су били најуспешнији у специфичним аспектима планирања у погледу годишње теме. Поступком доделе награде руководи конзорцијум задужен за ЕВРОПСКУ НЕДЕЉУ **МОБИЛНОСТИ**.

Брисел је освојио 5. и 8. ПОУМ награду пружајући сјајан пример о томе како интегрисати потребе у контексту људи и робе и унапредити квалитет живота. Белгијска престоница је позната по томе што има једну од највећих пешачких зона у Европи, омогућавајући на тај начин људима да уживају у већем делу центра града без бојазни од путничких аутомобила. Поред тога, уведено је и ограничење брзине од 30km/h које се примењује у већини улица у граду, што помаже у спречавању незгода и повећава безбедност свих учесника у саобраћају. Ограничењем од 30km/h смањен је број погинулих на путевима на 30 жртава, у поређењу са просеком од 44,2 током претходних пет



© Niklas Schmalholz

година.

⁵⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

Ипак, један од проблема на чијем решавању је требало вредно радити јесте систем за транспорт робе. Како би решио поменути проблем, Брисел је усвојио План урбане мобилности за транспорт робе који се заснован на три принципа:

- 1) Растеретити превоз како би се на минимум свео утицај на јавни простор и смањило оптерећење курирских служби,
- 2) Растеретити систем за испоруку робе,
- 3) Максимално искористити капацитет за доставу пакета доставних возила уз покушај доставе „са што мање празног простора између пакета“.

Поред наведеног, план је усмерен на улагање у доставна возила са ниским или нултим емисијама и преуређење утоварног простора у појединим насељима.⁵⁵

Најновији добитник награде за ПОУМ је град Тампере у Финској

Тампере, као трећи по величини град у Финској, освојио је ПОУМ награду за 2021. годину. Имајући у виду да је у фокусу прошлгодишње награде било здравље, Тампере је имао одличне аргументе да независни жири убеди у квалитет свог рада. Овај град са око 250.000 становника има за циљ да унапреди физичко и ментално благостање својих становника посебним кампањама мобилности. Ово се постиже наменском образовном јединицом града Тампереа која тестира различите пилот-мере као што су активна школска путовања бициклом, пешке или скутером, кампање преласка улице на обележеним местима уз наглашавање фундаменталне улоге мобилности у стварању квалитетних урбаних простора. Општи циљ (којим је предвиђено смањење од око 30% појединачних путовања путничким аутомобилима) показује амбицију Тампереа, пошто су становници овог финског града навикнути на ниске температуре и снег током дугих зимских месеци.

Као што је поменуто, одељак „здравље и животна средина“ ПОУМ-а који је објављен у мају 2021. године⁵⁶ био је један од пресудних разлога за награду. Док Тампере има добар квалитет ваздуха и низак ниво загађења буком у поређењу са другим европским градовима, 15% свих становника је и даље изложено саобраћајној буци која прелази границу од 55 децибела. Стога је град усмерен на стварање „хармоничне структуре заједнице којом се смањује притисак раста мреже уличног саобраћаја“. Гушћом урбаном структуром стварају се бољи услови за функционалан јавни превоз, као и за вожњу бицикла и пешачење. Активна мобилност је још један од разлога за смањење оптерећења које представљају путнички аутомобили. Планирана су локална решења за пешачење и вожњу бицикла побољшањем тротоара и истраживањем потенцијала за стварање ПОУМ-а. Опште узевши, Тампере има одличну полазну основу, али и даље има амбициозан план који треба да испуни до краја текућег циклуса ПОУМ-а тј. до 2030. године.

© Raland



⁵⁵ Зона 30 у Бриселу: након првих 5 месеци (brusselstimes.com)

⁵⁶ <https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf>

Аутори:

Мрежа POLIS: Градови и региони за иновације у транспорту

Niklas Schmalholz
NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer
MMeyer@polisnetwork.eu

Lorenzo Lorefice
LLorefice@polisnetwork.eu

EUROCITIES
info@mobilityweek.eu

#НедељаМобилности

