



EUROPSKI TJEDAN MOBILNOSTI

16.-22. RUJNA 2022.

Kombiniraj i kreći se!

TEMATSKE SMJERNICE ZA 2022.

Bolja povezanost

#MobilityWeek





1) Uvod	4
Ovogodišnja tema	4
„Bolja povezanost“	5
Kako možete sudjelovati u kampanji EUROPSKOG TJEDNAMOBILNOSTI?	6
Poveznica s drugim inicijativama EU-a	7
2) Ljudi	8
2a) Zajedničko stvaranje	8
Rješavanje problema parkiranja u susjedstvu zajedničkim stvaranjem u Bremenu, Njemačka	8
Uspostava višemodalnih čvorišta mobilnosti u Lisabonu, Portugal	9
Projekt Osvojite ulicu: zajedničko stvaranje u Leuvenu.....	11
2b) Građanska znanost.....	12
WeCount – građani mjere podatke u kontekstu svoje zajednice	12
2c) Uključenost građana.....	13
Bologna: Uključenost građana u stvaranje zone ograničenja brzine na 30 km/h	13
Pet načina uključivanja mladih.....	14
3) Mjesta	15
3a) Preustroj prostora.....	15
Stvaranje mjesta za okupljanje u Malmöu, Švedska	15
Smirivanje prometa u Bytomu, Poljska	15
Postavljanje fizičkih prepreka za središte grada bez automobila u Salzburgu, Austrija	16
3b) Ozelenjavanje gradova	17
Neplodno industrijsko zemljište pretvoreno u rezervate prirode – preobrazba Ruhrskog područja.....	17
Unaprijeđene pješačkih zona u Ljubljani, Slovenija.....	18
3c) Biciklističke strategije	19
Najsuvremenije parkiralište za bicikle u Utrechtu, Nizozemska.....	19
Toranj za automatizirano parkiranje u Třinecu, Češka	19
Uključivanje parkirališta za bicikle u regionalnu mrežu u Île-de-France, Francuska	20

4) Paketi	21
4a) Gradska dostava tereta	21
Softver za planiranje kojim se koordiniraju dostave u Groningenu, Nizozemska	21
Preustroj gradske dostave u Barceloni, Španjolska	22
4b) Reguliranje pristupa vozila gradovima (RPVG) i zone niskih emisija (ZNE)	22
Proširenje RPVG-a u Parmi.....	23

5) Planiranje i politika	23
5a) Planiranje infrastrukture	23
Važnost ulaganja u održivu infrastrukturu u Pragu, Češka	24
Prenamjena parkirališta za automobile u centar urbane konsolidacije u Madridu, Španjolska	24
5b) Planovi održive gradske mobilnosti (POGM)	24
Značajne promjene u Bruxellesu zahvaljujući POGM-ovima	25
Posljednji u nizu dobitnika nagrade za POGM je Tampere, Finska.....	26

1) Uvod

Ovogodišnja tema

Tema EUROPSKOGTJEDNAMOBILNOSTI za 2022. godinu je „Bolja povezanost“. Tema je odabrana kako bi odrazila želju pojedinaca diljem Europe za ponovnim međusobnim povezivanjem nakon višemjesečne izolacije, ograničenja i prepreka. Ljudi se mogu povezati tako da se sastaju na nekom od trgova u svojoj urbanoj sredini i ostati povezani javnim prijevozom. Bolje povezanim prijevozom omogućuje se bolje povezivanje mjesta i ljudi, što je glavni prioritet **Europskog zelenog plana**¹ Europske komisije. U **Strategiji za održivu i pametnu mobilnost**² također se poziva na bolju povezanost između donositelja odluka, pružatelja usluga, urbanista i ljudi. Nakon što smo u 2021. godini bili usredotočeni na zdravstvene aspekte gradske mobilnosti, ovogodišnjom temom „Bolja povezanost“ slavi se cilj EUROPSKOGTJEDNAMOBILNOSTI, a to je povezivanje.

Budući da je sektor prometa drugi najveći onečišćivač u Europi³, a u razdoblju od 2018. do 2019. godine emisije u prometu unutar EU-a čak su se i povećale i to za 0,8 %⁴, potrebno je uložiti značajne napore kako bi se postigao europski cilj nulte neto stope emisija stakleničkih plinova do 2050. godine, kako je utvrđeno u Europskom zelenom planu. Budući da je to velik izazov, ključno je da svi dionici i gradovi surađuju kako bi se značajno smanjile emisije iz (gradske) mobilnosti.

Krize, kao što su COVID 19 ili izazovi očuvanja energetske sigurnosti nakon ruske invazije na Ukrajinu, prijete zacrtanim ciljevima. Cilj **Plana REPowerEU**⁵ je smanjiti učinak ovih problema nizom mjera za uštedu energije, diverzifikaciju opskrbe, zamjenu fosilnih goriva ubrzanjem prelaska Europe na čistu energiju te pametno objediniti ulaganja i reforme⁶.

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

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

„Bolja povezanost“

„Bolja povezanost“ obuhvaća svaki vid održivog prijevoza u gradskom okruženju, što se može sažeti riječima: ljudi, mjesta, paketi te politika i planiranje.

Štoviše, javni prijevoz naš je cjeloživotni partner u povezivanju, sigurnom putovanju i zaštiti okoliša – zajedno s aktivnom i dijeljenom mobilnošću i drugim oblicima povezanog i održivog prijevoza na zahtjev. Povezivanje „tradicionalnih“ vrsta prijevoza i novih digitalnih rješenja i dalje je ključni cilj u budućnosti.

U ovogodišnjim tematskim smjernicama svakoj od četiri teme posvećeno je po jedno poglavlje. Stoga je cilj ovog dokumenta pružiti kvalitetan pregled najnovijih primjera najbolje prakse i inicijativa iz mjesta i gradova te građanskih inicijativa koje će vas nadahnuti da pokrenete vlastite aktivnosti kako biste gradsku mobilnost učinili održivijom.

Ljudi su već više od 20 godina u središtu **EUROPSKOG TJEDNAMOBILNOSTI** i dalje će biti pokretačka snaga naše kampanje. Nekoliko tisuća događanja, projekata i primjera najbolje prakse objavljuje se svake godine na mrežnoj stranici kampanje u tjednu od 16. do 22. rujna i oko 600 **AKTIVNOSTI ZAMOBILNOST** prijavi se tijekom cijele godine, što svjedoči o uspjehu **EUROPSKOG TJEDNAMOBILNOSTI** u povezivanju ljudi kako bi proveli vlastite inicijative za održivi prijevoz. Štoviše, **Europska godina mladih 2022.**⁷ usredotočena je na povezivanje mladih u svim područjima djelovanja.

Mjesta, uključujući gradske prostore i zelene površine, trebaju biti ugodna i funkcionalna za sastajanje i povezivanje ljudi. Više zelenila u europskim gradovima istaknuto je kao ključni zahtjev 82 % ispitanika u prošlogodišnjoj anketi o kampanji Čisti gradovi⁸.

Paketi mogu imati dvostruko značenje, naime mogu se odnositi na fizičke pakete i sve veće logističke probleme njihove dostave na ekološki način, kao i na digitalne informacijske pakete. Potonje je ključno za nesmetanu provedbu gradske mobilnosti i zahtijeva „Bolju povezanost“ između pružatelja i korisnika podataka.

Politika i planiranje potrebni su svakome mjestu i gradu kako bi pronašli sveobuhvatna i otporna rješenja za zajedničke izazove gradske mobilnosti. **EUROPSKI TJEDNAMOBILNOSTI** je izvrsna prilika za urbaniste da pronađu nadahnuće u planiranju mobilnosti usmjerenom na građane. Uključenost građana ključna je sastavnica koncepta Europske komisije „Planovi održive gradske mobilnosti“ (POGM), a javna savjetovanja koja se održavaju tijekom **EUROPSKOG TJEDNAMOBILNOSTI** mogu ponuditi inovativna prometna rješenja u lokalnim četvrtima koja su prikladna za ljude i okoliš.

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/>

⁹ <https://twitter.com/mobilityweek>

Kako možete sudjelovati u kampanji EUROPSKOGTJEDNAMOBILNOSTI?

Ovogodišnja tema „Bolja povezanost“ također odražava našu želju da se povežemo s vama! Stoga vas pozivamo da nas pratite na Twitteru⁹, Instagramu¹⁰ i Facebooku¹¹. Pozivamo vas da s nama podijelite novosti bez obzira na što vi i vaš lokalni tim planirate u vezi s ovogodišnjim temama.

U 2021. godini EUROPSKITJEDNAMOBILNOSTI zabilježio je najveći broj prijava do sada, uz sudjelovanje preko 3.100 mjesta i gradova iz 53 zemlje i gotovo 650 prijavljenih AKTIVNOSTIZAMOBILNOST tijekom cijele godine.

Pridružite se EUROPSKOMTJEDNUMOBILNOSTI u rujnu. EUROPSKOMTJEDNUMOBILNOSTI se možete pridružiti na nekoliko načina. Ako predstavljate mjesto ili grad, možete sudjelovati tijekom glavnog tjedna kampanje između 16. i 22. rujna i prijaviti svoje aktivnosti i mjere putem naše mrežne stranice www.mobilityweek.eu

Prijavite AKTIVNOSTZAMOBILNOST i podijelite svoj uspjeh. Ako predstavljate poduzeće, građansku inicijativu, obrazovnu ustanovu ili neki drugi subjekt, svoju AKTIVNOSTZAMOBILNOST vezano uz inicijative za održivu mobilnost i „Bolju povezanost“ možete prijaviti tijekom cijele godine. Ovogodišnje tematske smjernice sadrže nekoliko primjera AKTIVNOSTIZAMOBILNOST koje su prijavili lokalni provoditelji kampanje iz cijele Europe. Provoditelji budućih visokokvalitetnih AKTIVNOSTIZAMOBILNOST također će biti pozvani kako bi podijelili svoja iskustva.

Možete poslati priče o uspješnoj praksi i osvojiti nagrade. Jesu li vaše mjesto ili grad postigli nešto izuzetno i istaknuto u pogledu održive gradske mobilnosti? U tom slučaju putem kampanje EUROPSKITJEDNAMOBILNOSTI možete osvojiti nagradu za svoja postignuća. U našoj kampanji nude se različite nagrade ovisno o tome što ste postigli. Stoga vas pozivamo da se prijavite na naše godišnje natječaje.



EUROPEAN MOBILITY WEEK
2022 Theme

Better connections

#MobilityWeek
www.MobilityWeek.eu

EUROPEAN MOBILITY WEEK

EUROPEAN MOBILITY WEEK 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,

⁹ <https://twitter.com/mobilityweek>

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

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

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

Poveznica s drugim inicijativama EU-a

EUROPSKITJEDANMOBILNOSTI je značajno događanje u europskom kalendaru koje nadopunjuje i nekoliko ključnih EU političkih inicijativa. **Strategija za održivu i pametnu mobilnost** Europske komisije¹² predstavlja 82 konkretne inicijative koje je potrebno provesti u sljedeće četiri godine kao prvi korak prema ostvarenju cilja klimatske neutralnosti do 2050. godine. Štoviše, našom kampanjom podržavamo **europski klimatski pakt**¹³, inicijativu za podizanje svijesti koja je usmjerena na preuzete obveze i djelovanja u borbi protiv klimatskih promjena diljem Europe. Stoga, EUROPSKITJEDANMOBILNOSTI ima važnu ulogu u poticanju ljudi, gradova, obrazovnih ustanova, poduzeća i nevladinih organizacija na promicanje održive gradske mobilnosti.

Osim što podržava navedene inicijative, EUROPSKITJEDANMOBILNOSTI također podupire ciljeve EU-a u sljedećim inicijativama: **EU-ov zeleni tjedan**¹⁴ i **EU-ov tjedan održive energije**¹⁵. Nakon uspješne **Europske godine željeznice 2021.**¹⁶, cilj **Europske godine mladih 2022.**¹⁷ je postaviti mlade u središte pozornosti kako bi se naglasio njihov doprinos svim sferama društva, uključujući važnost njihovog utjecaja na budućnost gradskog okruženja i održive gradske mobilnosti.



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

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

2) Ljudi

Nažalost, odluke o gradskoj mobilnosti često se promatraju uglavnom kao mjere odozgo prema dolje, gdje se pojedinci mogu osjećati zanemareno ili isključeno. Stoga, uključiviji i holistički proces donošenja odluka može pomoći ljudima da iznesu svoje stajalište. Iako politike usmjerene na građane često imaju dugoročne ciljeve, rezultati mogu biti vrlo vrijedni. Okvirom zajedničkog stvaranja, koji je opisan u nastavku, naglašava se važnost uključivanja inicijativa civilnog društva i ljudi svih dobnih skupina i slojeva društva u provedbi mjera koje imaju zajednički učinak.

2a) Zajedničko stvaranje

Zajedničko stvaranje može se opisati kao „sustavan proces stvaranja novih rješenja u interakciji s ljudima a ne za njih, na način da se ljudi i zajednice uključe u razvoj politika i usluga¹⁸“. Ova je definicija bila polazna točka projekta SUNRISE¹⁹ koji je financirala EU i kojim su se poticali procesi zajedničkog stvaranja u šest gradova diljem Europe i šire. Tri primjera najboljih praksi u nastavku pokazuju različite oblike zajedničkog stvaranja kao i različite razine uključenosti građana.

Rješavanje problema parkiranja u susjedstvu zajedničkim stvaranjem u Bremenu, Njemačka

Diljem Europe, povijesne gradske četvrti, izgrađene prije 1940-ih, nisu bile osmišljene na način da su u njima smještene parkirališna mjesta za osobne automobile na ulici ili drugdje. S tim problemom suočio se i grad Bremen na sjeverozapadu Njemačke. Uske ulice i pločnici bez mogućnosti parkiranja uz rubnik uobičajena su pojava u „čtvrta Hulsberg“, relativno malom području smještenom na istoku ovog hanzeatskog grada, blizu poznatog stadiona Weser. Sve donedavno, automobili bi djelomično zapriječili pločnike ili su bili parkirani na obje strane ulice. To je dovelo do stvaranja ozbiljnih prepreka i pločnici su često bili nepristupačni za osobe u invalidskim kolicima i roditelje s dječjim kolicima. Vatrogasci i komunalni radnici također su imali velikih problema s kretanjem u ovom ograničenom prostoru. Korisnici automobila parkiranje ispred svojeg doma smatrali su svojim pravom te su se sukobili s drugim stanarima koji su željeli preustrojiti i ograničiti parkiranje uz rubnik.

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

¹⁹ <https://civitas-sunrise.eu/>

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



© SUNRISE Project

Umjesto uvođenja mjera odozgo prema dolje, gradska uprava pokrenula je projekt u kojem su zajednički utvrđeni postojeći izazovi te je zajednički izradila rješenja koja su u trećoj fazi zajednički provedena i zajednički ocijenjena od strane različitih skupina ljudi. Nakon utvrđivanja gore navedenih izazova, gradska uprava je zajedno sa stanarima preustrojila parkiranje uz rubnik. Tijekom tog procesa bitno je bilo posredovanje između različitih interesnih skupina. Nekoliko desetaka sastanaka na kojima su se izmjenjivale informacije i mišljenja održano je u večernjim satima tijekom radnih dana. K tomu, prostor je dan ranjivim skupinama, na koje je utjecala nepovoljna situacija s parkiranjem, kao što su osobe sa smanjenom pokretljivošću, obitelji i starije osobe.

U konačnici, glavni rezultati i postignuća bili su preustroj i provedba parkirališne politike, čime se dobilo dodatnih 1.600 metara oslobođenog rubnika, ali i osjećaj „zajedništva“ čime se stanovnicima ukazalo na to da razmjena informacija i rasprava mogu polučiti uspjeh. Nakon preustroja, većina sudionika u cestovnom prometu, pješaka te osoba s invaliditetom dobila je više prostora za svoje potrebe. Ovaj primjer zajedničkog stvaranja polučio je veliki uspjeh pa će stoga biti primijenjen i na druge četvrti u Bremenu²⁰.

Uspostava višemodalnih čvorišta mobilnosti u Lisabonu, Portugal

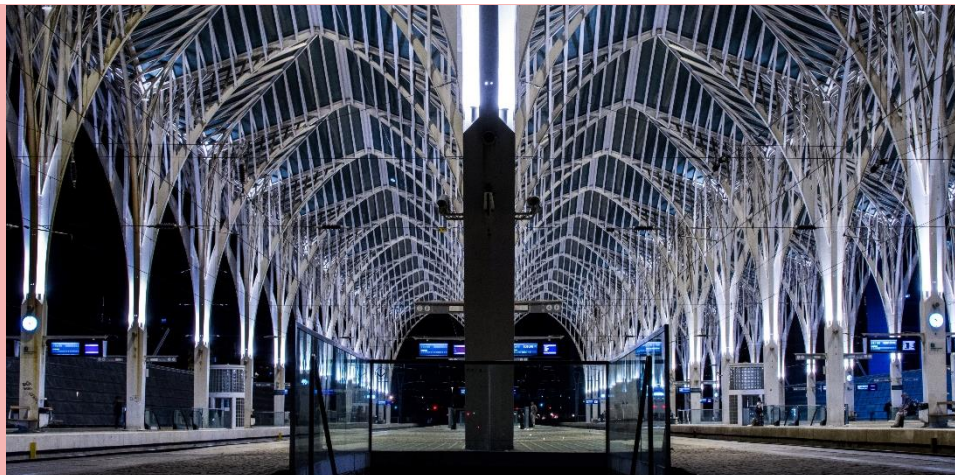
Grad Lisabon ima dobro uhodan sustav podzemne željeznice koja je u 2019. prevezla 173 milijuna putnika, odnosno malo više od 500.000 ljudi dnevno²¹. Zajedno s drugim oblicima javnog prijevoza, čini 18 % ukupnog broja putovanja u portugalskom glavnom gradu radnim danom ili malo ispod aktivne mobilnosti (24 %). Nažalost, 56 % od svih putovanja odnosi se na privatna osobna vozila. Stoga je porast uporabe javnog prijevoza ključan za smanjenje emisija u Lisabonu.

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> p7

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

EMEL, lisabonsko poduzeće zaduženo za usluge parkiranja, je u suradnji s gradskom upravom pokrenulo proces zajedničkog stvaranja kojim bi se trebao osloboditi potencijal višemodalnih čvorišta mobilnosti. Riječ je o fizičkim postajama koje su strateški raspoređene na sjecištima postojećih linija javnog prijevoza. Većina ovih točaka već omogućava korištenje više oblika prijevoza. Primjerice, „željeznička postaja Oriente“ na sjeveroistoku grada nudi željezničke veze za duge i kratke udaljenosti kao i usluge prijevoza autobusom.



© monteiro.onlie / Shutterstock

Nakon uspostave za grad prikladnog koncepta čvorišta mobilnosti, sljedeći korak planera prometa bio je započeti proces zajedničkog stvaranja putem velike kvantitativne ankete o željama i potrebama korisnika javnog prijevoza. Više od 2.000 korisnika sudjelovalo je u anketi koja je bila usmjerena na zadovoljstvo signalizacijom, udobnošću i sigurnošću na pet utvrđenih čvorišta. Budući da je velika većina ispitanika ovih pet čvorišta smatrala dobro povezanima, cilj Lisabona bit će poboljšati opću sigurnost i okruženje oko tih mjesta. Oko 50 % ispitanika nije se osjećalo ugodno u blizini čvorišta te su okruženje smatrali neugodnim. Postavljena su i dodatna pitanja vezana uz poboljšanje čvorišta, kojima se ukazalo na jasan zadatak grada da proširi zelene površine (više od 90 % ispitanika glasalo je za), kao i da poboljša javne prostore za sjedenje. Ovi rezultati nadopunjeni su detaljnim razgovorima s ispitanicima koji su dali slične rezultate.

Stoga je glavni rezultat ovog istraživanja taj da je nadležna gradska uprava stekla jasan uvid u želju građana da se ulaže u konkretna poboljšanja, čime će se ovih pet čvorišta unaprijediti. Ankete poput ove relativno su jeftin alat za utvrđivanje polazne točke za ulaganja²².

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

Projekt Osvojite ulicu: zajedničko stvaranje u Leuvenu



© Henk Vrieselaar / Shutterstock

Dok je utjecaj stanovnika u zajedničkom stvaranju kroz ankete razmjerno pasivan, drugim izravnim aktivnostima omogućuje se ljudima da izravno utječu na procese donošenja odluka. jedan takav primjer je projekt Osvojite ulicu u Leuvenu. U belgijskom gradu s oko 100.000 stanovnika živi nekoliko tisuća studenata i zato je jedan od glavnih biciklističkih gradova u Belgiji. Međutim, stanovnici Leuvena automobil i dalje smatraju glavnim prijevoznim sredstvom koje vlada ulicama. Stoga je u projektu „Verover de Straat“ (Osvojite ulicu)²³ iznesen njihov cilj: „zajedno sa stanovnicima, činimo ulice zelenijima, zdravijima, ugodnijima, sigurnijima i prikladnijima za djecu!“. Taj se cilj želi postići na način da se ljudima omogući preuređenje nekolicine nekadašnjih parkirališta. Nakon početnog razdoblja prijave, stanovnici nekoliko odabranih ulica imat će priliku osmisliti određene dijelove svoje ulice. Ako se rezultat sviđa ljudima, mjere će se provoditi trajno. Ovaj projekt, kojeg nadgleda nekoliko lokalnih inicijativa, podupire Grad Leuven. Do sada su raspisani pozivi za sudjelovanje javnosti na koje su se mogli prijaviti stanovnici konkretnih preuređenih ulica.

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

2b) Građanska znanost

Građanska znanost opisuje proces sudjelovanja kojim je građanima omogućeno da pridonose znanstvenim analizama i procesima. Dakle, u građanskoj znanosti ne samo da se aktivnost prikupljanja i analize podataka dijele između više osoba, već se i pomaže u poistovjećivanju s temom istraživanja. Ovaj vid poistovjećivanja ključan je i za projekte u kojima se potiče uključenost građana – demokratski vid „od ljudi i za ljude“.

WeCount – građani mjere podatke u kontekstu svoje zajednice

U projektu WeCount, koji se financira iz EU-ovog programa Obzor 2020, javnost je uključena u prikupljanje podataka o prometu u šest pilot-gradova diljem Europe. Sudionici su se dobrovoljno prijavili za sudjelovanje na radionicama i naučili kako koristiti i tumačiti podatke sa senzora za brojanje vozila, koje su trebali postaviti na prozore svojeg doma ili radnog mjesta.



© WeCount Project

Dublin, kao jedan od gradova sudionika, suočava se s problemima neprestanog rasta broja stanovnika i sustava javnog prijevoza koji zaostaje za potražnjom. Stoga je malo tko bio iznenađen informacijom da je Dublin proglašen šestim gradom u Europi²⁴ po zagušenosti prometom prije pandemije. U okviru projekta WeCount u irskom glavnom gradu postavljeno je nekoliko senzora kojima se pomoglo u procjeni postojećih inicijativa. Ove povratne informacije sudionika ukazale su na pomak od podizanja svijesti o problemima prometa i zagađenja u njihovim četvrtima do oduševljenja zbog mogućnosti prikupljanja stvarnih podataka koji bi se mogli koristiti za poboljšanje tamo gdje je to najvažnije – u područjima gdje žive, rade i gdje njihova djeca idu u školu. Projektom WeCount građane se potaknulo da prikupljaju podatke i spoznaje o prometnim obrascima u njihovim zajednicama i povećao se prijenos znanja između stanovnika i donositelja odluka²⁵.

Neka od istraženih pitanja uključivala su manjak biciklističkih staza, nepridržavanje ograničenja brzine kao i nedostatak mjerenja komercijalnog prometa i informacija o okolišu, poput onečišćenja zraka i onečišćenja bukom. Sudionicima je upotrijebljena tehnologija bila zanimljiva i velika većina razumjela je metode prikupljanja podataka. Što su im se prikupljeni podaci činili točnima, to su općenito više uživali u suradnji. Uz to što je građanima omogućeno da se znanstveno uključe u mjerenje podataka i stvaranje

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

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

opipljivih promjena u svojim zajednicama, inicijativa je korisna za gradove jer se financijski i upravni teret prikupljanja podataka prenosi na više osoba.

Cilj mjere je nadahnuti građane da budu proaktivni te nije zamišljena kao izravni alat za političke promjene. Ipak, projektom je stvorena trajna suradnja između stanovnika i tvoraca politika. U vezi s projektom u Irskoj, Gradsko vijeće Dublina zatražilo je da promatrači dostave podatke o prometu i mjerenja kvalitete zraka kako bi se podržala njihova inicijativa Školska zona. Ovom inicijativom želi se podržati aktivni prijevoz i povećati sigurnost oko označenih školskih zona²⁶. Korištenjem podataka prikupljenih sensorima u sklopu projekta WeCount, Vijeće dobiva objektivne mjerne podatke za procjenu učinkovitosti inicijative i promjena u prometnom ponašanju oko škola tijekom određenog razdoblja.

2c) Uključenost građana

Stanovnici grada u najboljoj su poziciji za utvrđivanje problema mobilnosti, opasnih uličnih struktura ili problema vezanih uz onečišćenje ili nedostatak pristupa. U kampanji **EUROPSKITJEDANMOBILNOSTI** često smo zadivljeni pričama koje su dostavljene putem našeg portala **AKTIVNOSTIZAMOBILNOST**²⁷. U našoj kampanji prepoznati su primjeri najbolje prakse, kao i njihov potencijal da nadahnu daljnju uključenost u navedenim gradovima i šire.

Bologna: Uključenost građana u stvaranje zone ograničenja brzine od 30 km/h

Povijesno gradsko središte talijanskoga grada Bologne u kojem živi oko 400.000 stanovnika suočava se s problemom prekomjernog automobilskog prometa jer se gotovo 60% svih putovanja odvija automobilom. Ne treba biti prometni stručnjak da bi se shvatilo da prekomjerna uporaba osobnih automobila, zajedno s uskim ulicama povijesnog gradskog središta, može biti opasna, kako zbog sigurnosti prometa, tako i zbog emisija. Ova pretpostavka poduprta je statističkim podacima koji bilježe 20 smrtnih slučajeva i 2.600 ozlijeđenih godišnje tijekom proteklih deset godina.

Stoga je nekoliko aktivista u srpnju 2021. organiziralo spontani prosvjed kako bi podigli svijest i suzbili negativne nuspojave automobilskog prijevoza. Ovaj jedinstveni događaj pratila je kampanja „30 Bologna – jedan grad za sve“. Putem društvenih medija, internetske stranice „bologna30.it“²⁸ i komunikacijskim naporima, lokalni pokret prikupio je nekoliko tisuća potpisa podrške.

Pametna uporaba statističkih podataka i primjera najbolje prakse iz drugih gradova, koji su bili sažeti i prevedeni u kratke i lako pamtljive krilatice na talijanskom jeziku, pomogli su pokretačima ove akcije da prenesu svoju poruku. Ovi plakati dostupni su za preuzimanje na njihovoj internetskoj stranici, tako da svatko tko podržava njihovu poruku može ispisati materijale. Organizacije, inicijative i poduzeća diljem Bologne pružili su im veliku podršku.

Lokalni pokret bio je uspješan u podizanju svijesti o situaciji, ističući druge primjere najbolje prakse u različitim europskim državama i poučavajući stanovnike Bologne o značajnim prednostima ovakvog pristupa.

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/>

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

Pet načina uključivanja mladih

“Naša djeca su budućnost“ rečenica je koju su izrekli mnogi političari diljem svijeta. No još se postavlja pitanje kako potaknuti interes mladih za održivu mobilnost. U okviru naše kampanje **EUROPSKITJEDANMOBILNOSTI** izradili smo materijale i organizirali radionice o tome kako komunicirati s mlađim naraštajima. To uključuje internetsku stranicu o inicijativi **Europska godina mladih**²⁹ iz kuta **EUROPSKOGTJEDNAMOBILNOSTI**, kao i smjernice o tome kako komunicirati s mlađim naraštajima³⁰. Imamo pet preporuka koje želimo podijeliti s dionicima **EUROPSKOGTJEDNAMOBILNOSTI**:

1. Potrebno je uspostaviti suradnju i smislen dijalog s mladim ljudima kako bi ih se uključilo u samu srž procesa donošenja odluka. Svijet je prepun ispraznih marketinških poruka koje se u današnje doba lako zanemaruju, pa je za istinsko povezivanje mladih i tvorca politika potreban organizirani prostor za dijalog, postavljanje pitanja i istinska međusobna pozornost.
2. Mlada publika je raznovrsna; različite je dobi i podrijetla. Lokalne mreže mogu poslužiti kao izvrsni vodiči za pronalazak i nadahnuće skupina mladih na način da im se ponudi šire razumijevanje o tome kako planiranje mobilnosti utječe na njihov svakodnevni život i kako se mogu uključiti u taj proces.
3. Uključenost bi trebala biti istinska, a ne samo forme radi, ako želimo da istinski i konstruktivno pridonese procesu planiranja mobilnosti. Što je sastav sudionika u zajednici raznolikiji, grad ima veću šansu izraditi uspješan plan kojim se poboljšavaju održivost i kvaliteta života ljudi.
4. Prepoznajte važnost i vezu između pristupačnosti prijevoza, mogućnosti i prepreka s kojima se mladi suočavaju. Troškovi i koristi utječu na mogućnosti za osobni razvoj, što je uvijek važno, naročito onima koji tek traže svoj životni put.
5. Izglednije je da će mladi podržati mogućnosti održivog prijevoza. Manje su krutih stavova, a aktivni prijevoz način je na koji su mnogi od njih navikli. Uspostaviti i podržati ovo kao stalnu životnu praksu bolje je za sve. Razumijevanje na terenu iz perspektive mladih može utjecati i na druge u zajednici i biti ključan čimbenik u stvaranju mreža prikladnih za korisnike i za uspjeh inicijativa za održivu mobilnost.

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

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

3) Mjesta

Cilj **EUROPSKOG TJEDNAMOBILNOSTI** je istaknuti rješenja kojima se prometna čvorišta pretvaraju u mjesta koja pozivaju posjetitelje i korisnike da prošetaju, zadrže se i družu se. Tajništvo kampanje odlučilo je odabrati primjere najbolje prakse za ovu kategoriju koji uključuju fizičku preobrazbu mjesta, ulica, četvrti i gradova u mjesto pogodnije za život i ekološki prihvatljivije. Štoviše, teme poput politike parkiranja u gradskim središtima ključne su u ovom poglavlju jer brojni gradovi u Europi ulažu napore za uspješno oslobađanje rubnika i gradskog prostora. Stoga, mjesta mogu stvoriti „Bolju povezanost“ između ljudi, okoliša i mogućnosti u pogledu mobilnosti.

3a) Preustroj prostora

U posljednje vrijeme bilježi se porast broja ljudi koji ostaju doma, istražuju vlastite zajednice i kupuju u svojem mjestu. Sporije kretanje i vrijeme provedeno u lokalnim zajednicama dovelo je do velikog napretka u osiguravanju javnog prostora. Kada ljudi počnu redovito šetati svojim susjedstvom, moguće ih je lakše uključiti u održiva poboljšanja.

Stvaranje mjesta za okupljanje u Malmö, Švedska

Malmö je pokrenuo inicijativu u kojoj je montažni namještaj zamijenio parkirališna mjesta, kako bi se zajednicama omogućilo da se vrate na ulice i uživaju u njima sporijim tempom³¹. Ova su mjesta uspostavljena diljem grada uz uključivanje i doprinos stanovnika. Konceptom se nude „moduli“ montažnog namještaja prilagođenog vanjskom prostoru (stolovi, stolci, biljke, itd.) koje je moguće konfigurirati i preurediti na različite načine i u različite svrhe.

Opći je koncept zamijeniti parkirališni „prostor“ „mjestom“ za okupljanje ljudi. Ovaj novi namještaj može značajno izmijeniti namjenu ulice od običnog mjesta u mjesto okupljanja susjeda. Ulični namještaj može povećati mogućnost da naletite na susjede i družite se s njima, a pritom se mijenja tijek prometa i stvaraju se sigurnija područja za stanovnike i djecu koji mogu uživati u gradu izvan parkova, u više rezidencijalnom, poslovnom i urbanom okruženju.

Omogućavanje zajednici da bude dio ponovnog osmišljavanja prostora u svojem susjedstvu izvrstan je pristup za uvođenje „Bolje povezanosti“ koja počinje od vlastitog doma. Uvođenjem prostora za pješake, bicikliranje i druženje s ljudima neposredno ispred ulaznih vrata ili ispred mjesne trgovine, umjesto na nekom udaljenom mjestu, normaliziraju se održivi prijevoz i gradovi od trenutka kada ljudi izađu iz svojeg doma.

Smirivanje prometa u Bytomu, Poljska

Svatko zna barem jednu ulicu u svojem gradu u kojoj su vozači skloni prekoračiti brzinu ili koja nije osobito sigurna za pješake ili bicikliste. Razlozi za takve ulice mogu biti brojni, poput ulica smještenih između dviju glavnih prometnica, nedostatka kamera za mjerenje brzine i prekršajnih mjera ili jednostavno gradsko uređenje nije usmjereno na aktivnu mobilnost. Stanovnici Bytoma, poljskog grada u blizini

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

Katowica, morali su se s takvim prijetnjama susretati u „ulici Miarki“ dok su vozači jurili ulicom brzinom od 100 km/h i brže.

Trebalo je osmisliti povoljna rješenja jer je proračun za provedbu bilo kakvih mjera preustroja bio ograničen na EUR 15.000. Iako su aktivisti za mogućnosti aktivne mobilnosti skovali uzrečicu „boja nije infrastruktura“, bila je to jedina mogućnost za skupinu ljudi koji su tražili održivo rješenje za smanjenje prometa i s njime povezane buke te onečišćenja. Bojanje neprekinute dvosmjerne biciklističke staze, kao i nekoliko pješačkih prijelaza i novih parkirališnih mjesta u ulici pomoglo je sužavanju kolnika. Ovom se mjerom zajedno sa zakrivljenim oblikom ceste postiglo smirivanje prometa.

Rezultat je bio smanjenje prosječne brzine za više od 20 km/h sa samo nekoliko znakova i par litara boje. K tomu, automobilski promet je smanjen za više od 30 %, čime se za stanovnike značajno smanjuje onečišćenje zraka i onečišćenje bukom. Aktivistička skupina uvjeren je da će ovaj primjer jeftine i učinkovite najbolje prakse biti usvojen i u drugim dijelovima ovog poljskog grada³².

Postavljanje fizičkih prepreka za središte bez automobila u Salzburgu, Austrija

Gradsko središte bez automobila, koje ljudima omogućuje da prošetaju i udišu svježi zrak, za mnoge od nas je samo san. Salzburg je odlučio taj san pretvoriti u stvarnost. Osim što su stanovnici oslobođeni tereta osobnih automobila, ovom je promjenom poboljšano i iskustvo nekoliko tisuća turista koji ostvaruju 170.000 noćenja dnevno u Mozartovom rodnom gradu.

Zahvaljujući povoljnom položaju u dolini rijeke Salzach, središte ovog četvrtog po veličini austrijskog grada prilično je zakrčeno. Poduzete su stroge mjere postavljanja fizičkih cestovnih prepreka u obliku sklopivih stupića kojima se onemogućuje pristup središtu grada. U ovoj regulaciji fizičkog pristupa postoje iznimke za posebna vozila, kao što su policijska, vatrogasna ili dostavna vozila za trgovine u središtu. Međutim, dostave su ograničene od 6 do 11 sati od ponedjeljka do subote, a nedjeljom nema pristupa dostavi³³. Salzburg je također omogućio iznimke za stanovnike gradskog središta koji s dozvolama mogu automobilom doći do svojih domova.



© FAAC.BIZ

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>

Ove stroge fizičke mjere ugrađene su u širu parkirališnu strategiju koja je sadržana u općem „Planu Salzburg.Mobil 2025.“³⁴, koji je pokrenut 2016. godine. Jedna žarišna točka bila je dobro uspostavljen sustav „parkiraj i vozi“ kojim se osigurava više od 4.000 parkirališnih mjesta³⁵ na važnim točkama u predgrađu, kao što su zračna luka, sajmište i dizajnerski outlet. K tomu, parkiranje uz rubnik bilo je ograničeno u četvrtima oko povijesnog gradskog središta. Najdulje dopušteno vrijeme parkiranja u tim područjima je tri sata. Tijekom vikenda i u predgrađima, parkiranje uz rubnik ostaje besplatno, ali je najdulje dopušteno vrijeme i dalje ograničeno na tri sata. Općenito, kombinacijom sustava uličnih stupića, ponude „parkiraj i vozi“ i uređenja parkiranja uz rubnik smanjuje se opterećenje izazvano turistima i stanovništvom koje putuje na posao i s posla, a automobili se preusmjeravaju dalje od povijesnog središta grada.

3b) Ozelenjavanje gradova

Ozelenjavanje gradova može imati različite prednosti, poput smanjenja emisija sadnjom drveća, što može dovesti do sniženja prosječnih temperatura u gradovima za otprilike 1°C³⁶. Zahvaljujući sjeni drveća, temperatura površina tijekom vrućih ljeta može se sniziti za između 8 i 12 °C u središnjoj Europi i do 4 °C u južnoj Europi³⁷. Gradskim ozelenjavanjem može se također promicati bioraznolikost u gradovima, kao što je slučaj u Utrechtu u kojem su gradske vlasti odlučile preurediti krovove više od 300 autobusnih stajališta na način da su na njih posadili biljke koje privlače leptire, pčele i bumbare. Ova mjera, koja će se primjenjivati najmanje 15 do 20 godina, pomoći će povećanju bioraznolikosti grada. Sve u svemu, grad ili porezni obveznici ne snose nikakve troškove jer se troškovi održavanja pokrivaju prihodima od oglasa koji su postavljeni na lokalnim autobusnim stajalištima³⁸.

Štoviše, kao što je spomenuto u prošlogodišnjim Tematskim smjernicama, Pariz do 2026. godine namjerava posaditi 170.000 stabala³⁹. Ovakvi se napori ulažu diljem Europe i dobili su priznanje inicijative Europske komisije „Nagrada za zelenu prijestolnicu Europe“⁴⁰. Ovom nagradom, koja se već više od desetljeća dodjeljuje jednom godišnje, prepoznaju se i nagrađuju lokalni napori za poboljšanje okoliša, a time i gospodarstva i kvalitete života u gradovima. Stoga, u odjeljcima u nastavku izdvajamo dva dobitnika Nagrade za zelenu prijestolnicu Europe iz proteklih godina: Essen i Ljubljana.

Neplodno industrijsko zemljište pretvoreno u rezervate prirode – preobrazba Ruhrskog područja

Ruhrgebiet (Ruhrsko područje) nekoć je bilo industrijsko središte (zapadnog) njemačkog gospodarstva i često se opisuje kao tipična neplodna pustoš sa šumom zagađujućih industrijskih dimnjaka. To se može smatrati stereotipom iz prošlosti. Od propadanja rudnika ugljena u 1960-ima, ulaganja i strateški planovi usmjereni su na prenamjenu ovog područja u kojem živi više od pet milijuna stanovnika⁴¹. Ova takozvana

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

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

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/>

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

„Strukturwandel“ (strukturna promjena) odnosi se na stvaranje radnih mjesta za zapošljavanje bivših rudara i njihovih obitelji kao i na renaturalizaciju zemljišta.

Jedan od glavnih napora bila je renaturalizacija dviju važnih rijeka koje prolaze kroz Essen: Emscher i Ruhr, po kojima je cijelo područje dobilo ime. Iako su u 1990-ima obje rijeke smatrane prijetnjom za javno zdravlje, dogodila se značajna preobrazba. Zahvaljujući intenzivnoj suradnji između gradova i okruga duž rijeke Emscher, izgrađeno je oko 150 km biciklističkih staza duž obale rijeke.

Ako uzmemo u obzir cjelokupno područje Essena, posađeno je više od tri milijuna stabala, uspostavljene su 73 autobusne i željezničke linije, a zelene površine sada čine 53 % grada. K tomu, saniran je značajan broj riječnih obala. Ovi i drugi napori rezultirali su polaganim povratkom ptica i riba i 2017. godine doveli do ukidanja 40-godišnje zabrane plivanja u rijeci Ruhr. Iako su ti napori intenzivni i iziskuju značajna ulaganja i suradnju između mnogih općina, potrebno je naglasiti učinak koji ovaj istaknuti primjer uspješne preobrazbe može donijeti drugim općinama i gradovima u Europi.

© imageBROKER.com



Unaprijeđene pješačke zone u Ljubljani, Slovenija

Slovenska prijestolnica Ljubljana spomenuta je u prošlogodišnjim Tematskim smjernicama⁴² zbog značajne preobrazbe iz grada za automobile i druga motorna vozila u područje za pješake veličine 140 nogometnih igrališta. Nedvojbeno, Ljubljana je već sada zeleni grad s 46 % gradske površine pokriveno autohtonim šumama.

2007. godine značajna skupina dionika, uključujući gradsku upravu, različite ustanove i javna poduzeća, stvorila je „Viziju Ljubljane 2025.“. Ova kolektivna organizacija izradila je dugoročni plan koji je uključivao više od 100 projekata koji obuhvaćaju poboljšanje infrastrukture za aktivnu mobilnost do kulturnih aktivnosti i uljepšavanja trgova. Uz postojeće gradske parkove, od kojih su neki stari više od 100 godina, izgrađeni su i novi parkovi.

Takozvana „napuštena industrijska područja“ (brownfield područja) pretvorena su u nove parkove, čime su zelene površine povećane za 80 hektara, odnosno više od 110 nogometnih igrališta. Ove zelene površine također uključuju aktivnosti za slobodno vrijeme kao što su mala životinjska farma, dječja igrališta, pješačke i biciklističke staze⁴³.

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

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

3c) Biciklističke strategije

Bicikli su sastavni dio prelaska na održivu mobilnost kao i kvalitete života i zdravlja za gradove i građane. Uz osiguravanje prostora i infrastrukture za konkretna putovanja, ključno je predvidjeti dovoljan broj parkirališta za bicikle na točkama prijelaza na druge oblike prijevoza kao i povećati razinu bicikliranja u gradovima. Da biste došli od točke A do točke B, potrebna je bolja povezanost, čime bi se osigurao jednostavan prelazak s javnog prijevoza na bicikl. Osiguravanje dovoljnog broja sigurnih parkirališnih mjesta ključan je element koji treba uzeti u obzir u biciklističkoj strategiji.

Najsuvremenije parkiralište za bicikle u Utrechtu, Nizozemska

Nizozemska je i dalje mjerilo za biciklističku infrastrukturu, osobito u pogledu parkirališta za bicikle. Novoobnovljena željeznička postaja u Utrechtu preustrojena je tako da je s 12.500 parkirališnih mjesta trenutačno najveći objekt za parkiranje bicikala na svijetu. Prije svega, sustav se temelji na praktičnosti, a to je ono što je ljudima najpotrebnije za biciklističku povezanost.

Korisnicima je omogućeno da uđu biciklom ravno u postaju, gdje mogu birati između tri razine parkiranja, s pristupom u vlak, u kupnju ili izlazak u grad. Dostupnost parkirnih mjesta prikazana je na zaslonima na kraju redova, uživo ažurirana, a parkirališna mjesta na dvije razine imaju zaštitne držače i pneumatsko podizanje. Parkiranje je besplatno 24 sata na dan. Prijava i odjava omogućene su uz pomoć kartice javnog prijevoza, zajedno s pristupom 1.000 javnih bicikala u objektu. Dostupne su usluge popravka, a objekt je pod nadzorom. Dio prostora predviđen je za veće bicikle, kao što su teretni bicikli.

Holistički pristup objektu znači neometanu vožnju biciklom od grada do parkirališta za bicikle na vlak kući. Materijali poput kamena i stakla ugrađeni su u dizajn kako bi odražavali vanjsko okruženje, a prirodno svjetlo je optimizirano. Izbjegavanje slijepih ulica pridonosi protoku i funkcionalnosti i pripomoglo je da se korisnik osjeća ugodno te općenito jednom ugodnom iskustvu⁴⁴.

Toranj za automatizirano parkiranje u Třinecu, Češka

U našim godišnjim Tematskim smjernicama uvijek se teži uravnoteženom pristupu dijeljenja primjera dobre prakse iz većih i manjih gradova. Češki grad Třinec s 35.000 stanovnika sjajan je primjer manjeg grada s velikim težnjama za povećanje održivosti. Koristeći EU-ov Europski fond za regionalni razvoj, grad je izgradio toranj za automatizirano parkiranje koji može primiti 118 bicikala.

Ovaj novi objekt izgrađen je u blizini glavne gradske prometne postaje, koja je u okviru iste inicijative premještena u središte Třineca. Tim se naporima poboljšala dostupnost i potaknulo aktivno putovanje među stanovnicima i posjetiteljima. Pritiskom na gumb, bicikli se preuzimaju i odvoze na sigurno parkirališno mjesto, da bi se kasnije preuzeli, uz jednostavno skeniranje potvrde o primitku.

Mjerom se višestruko povećalo korištenje bicikla i ponuđena je praktična mogućnost putnicima da ostave svoje automobile, odvezu se do tornja biciklom i nastave vlakom do svojih odredišta. S novopostavljenom

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>

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

infrastrukturom, gradska uprava se sada usredotočuje na poticanje aktivnog prijevoza ne samo za rekreaciju, već i za svakodnevnu uporabu.

Biciklističke staze i stalci postavljeni su po gradu, kao i razni alati i objekti za održavanje, popravak i punjenje e-bicikala⁴⁵.



© Ministarstvo regionalnog razvoja / Antonín Kapraň

Uključivanje parkirališta za bicikle u regionalnu mrežu u Île-de-France, Francuska

Regija Île-de-France u Francuskoj, koja okružuje Pariz, radi na povećanju modalnog udjela bicikliranja s 2 % na 6 % te ulaže u objekte za parkiranje bicikala koji su povezani s javnim prijevozom.

Uz vrlo napredan sustav javnog prijevoza kao temelj (515 postaja), cilj je do 2030. dodati još 140.000 parkirališnih mjesta za bicikle. Pružanje usluge regiji od dvanaest milijuna stanovnika koji ostvaruju 9,4 milijuna putovanja dnevno na preko 1.850 km prometnih linija nije malen zadatak. Opći ciljevi inicijative uključuju pojednostavljenje pretplate kod niza pružatelja usluge i besplatno korištenje za one s godišnjom kartom za prijevoz.

Projekt se provodi usporedno s provedbom nacionalne politike u okviru koje je potrebno uključiti parkirališta za bicikle na postajama te u skladu s razvojem mreže Paris Express, čime se omogućuje da se objekti i biciklistički planovi od početka ugrađuju u urbanističko planiranje. Uz uključivanje subvencija za bicikle i planova za sustav za dugoročni najam električnih bicikala, cilj je omogućiti vožnju biciklom do 10 do 15 km izvan Pariza. Kao što se vidi iz perspektive holističke mreže, zamisao je učiniti kratka putovanja biciklom praktičnim i strukturiranim dijelom lokalnih putovanja, kao i putovanja kroz cijelu regiju⁴⁶.

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

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

4) Paketi

Sektor prometa odgovoran je za 30 % ukupnih emisija CO₂ u Europi. Jedan od najučinkovitijih načina za ograničavanje emisija jest smanjiti broj putovanja i pokušaja dostave. Što manje putovanja vozilo treba napraviti kako bi se dostavio paket, to će njegove emisije biti niže. Za svaku povratnu pošiljku potrebni su dodatno vrijeme prijevoza, vozila i gorivo. Kupce bi trebalo informirati jasnim opisima proizvoda, kako bi pažljivo birali i bili svjesni utjecaja svojih odluka, kako bi se smanjila vjerojatnost povrata, protok lokalnog prometa i učinak na okoliš. Održivost usluga dostave također se može povećati ako se koriste načini kao što su električna vozila i teretni bicikli koji se često ističu u smislu praktičnosti i učinkovitosti, što ih čini idealnima za dostavu robe do krajnjeg odredišta.

4a) Gradska dostava tereta

E-trgovina u proteklih nekoliko godina bilježi eksponencijalan rast. Od pandemije COVID 19, broj narudžbi putem interneta znatno se povećao jer ljudi nisu mogli ići u kupovinu zbog ograničenja kretanja ili su poduzeli mjere opreza kako bi izbjegli zarazu. Oko 40 % ljudi u Europi trenutačno živi u gradskim područjima⁴⁷. Učinkovita i čista dostava tereta u rastućim gradskim područjima postaje sve češća. Jedan od razloga su povećani naponi gradskih uprava da smanje učinak onečišćenja iz kamiona mjerama kao što su propisi o pristupu gradskim vozilima. Štoviše, ljudi sve češće odlučuju kupovati robu putem interneta, često ne razmatrajući utjecaj koji njihova kupnja može imati na opskrbni lanac i gradsku mobilnost.

Srećom, postoje mnoge alternative vozilima s motorima s unutarnjim izgaranjem, kao što su teretni bicikli, koji mogu biti čak učinkovitiji od dostavnih kombija, što je izneseno u nedavnoj studiji⁴⁸ iz Londona prema kojoj u središtima grada električni teretni bicikli mogu dostaviti robu do 60 % brže od kombija. I brzina i učinkovitost električnih teretnih bicikala veće su od kombija jer bicikli imaju veću prosječnu brzinu i, u ovome slučaju dostavlja se deset paketa na sat, u usporedbi sa šest u odnosu na kombije.

Stoga je teretni bicikl izvrsno sredstvo za tvrtke kako bi dekarbonizirale svoj dostavni vozni park jer učinkovito ukazuje na predanost rješavanju problema klimatskih promjena, uz održive politike u prethodnim koracima opskrbnog lanca. Današnji potrošači sve su više zabrinuti za održivost, a teretni bicikli su jednostavan i vidljiv način ulaganja napora da budu ekološki prihvatljiviji.

Softver za planiranje kojim se koordiniraju dostave u Groningenu, Nizozemska

Savršen primjer korištenja teretnih bicikala za poboljšanje dostave robe može se vidjeti u nizozemskom gradu Groningenu. Grad se uvijek isticao svojim aktivizmom u pogledu održivosti okoliša i osvojio je godišnju nagradu za održivost 2014., kada je proglašen područjem s najodrživijom mobilnošću od svih općina u Nizozemskoj. K tomu, grad namjerava do 2025. postići nulte emisije u području dostave robe kroz sudjelovanje u nekoliko projekata koje financira EU, kao što su SURFLOGH⁴⁹ i ULaaDs⁵⁰. Ovim

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

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

⁵⁰ <https://ulaads.eu/>

⁵¹ [City Hub Groningen | e-cargo bikes deliveries, Interreg VB North Sea Region Programme](#)

projektom grad je uspio poboljšati svoju logističku strukturu koordiniranjem putovanja putem novog i učinkovitog softvera za planiranje puta, kao i preusmjeravanjem dostava kroz novi logistički centar bliže središtu. Štoviše, paketi se prevoze teretnim e-biciklima s nultim emisijama koji mogu zaobići gradski promet korištenjem biciklističke staze.

Gradovi diljem svijeta više se ne mogu oslanjati na velike gradske površine dodijeljene automobilima i gospodarskim vozilima jer ih se može alternativno iskoristiti za smještaj sve većeg broja stanovnika i za poticanje održive gradske mobilnosti⁵¹.

Preustroj gradske dostave u Barceloni, Španjolska

Barcelona ulaže znatne napore u promicanje dostave robe metodom s malim utjecajem. Cilj je poticati korištenje električnih bicikala i malih kombi vozila za dostavu u slabo prometnim područjima, kako bi se smanjio učinak gradskog teretnog prijevoza na okoliš.

Klimatska neutralnost ključan je cilj ovog drugog najvećeg grada u Španjolskoj. Naime, Barcelona namjerava postaviti mikro-čvorišta za rješenja održive gradske mobilnosti diljem gradskog područja. Trenutačno su aktivna dva mikro-čvorišta, dok su druga u izgradnji. Prema izvorima iz drugih općina, neke četvrti su već odabrale buduće lokacije. Postojeći program dodjele bespovratnih sredstava Barcelone za promicanje kupnje teretnih e-bicikala za dostavu tereta i subvencioniranje stvaranja mikro-čvorišta od strane općina trebala bi se proširiti na metropolitansko područje Barcelone.

Ova bespovratna sredstva bit će dodijeljena kao nagrada gradovima u metropolitanskom području Barcelone sa zonama niskih emisija. Suradnja između javnih tijela i privatnih dionika od iznimne je važnosti za osiguravanje uspješne provedbe kako bi se poboljšala održivost. Gradovi mogu poticati privatne inicijative putem financijskih potpora za projekte mobilnosti.

4b) Reguliranje pristupa vozila gradovima (RPVG) i zone niskih emisija (ZNE)

Reguliranje pristupa vozila gradovima (RPVG) i zone niskih emisija (ZNE) mjere su koje se provode kako bi se poboljšala kvaliteta zraka u gradskom području jer imaju učinak na zdravlje i očekivani životni vijek. K tomu, regulacija pristupa posebnim vozilima pomaže u smanjenju prometa unutar označenih područja, čime se omogućuje da se načinima aktivne mobilnosti iskoristi gradski prostor uz manji rizik od vozila. Od početka provedbe ovih strategija, mnoga su područja preuređena kako bi se omogućila veća mobilnost za pješake, bicikliste i druge ranjive sudionike u cestovnom prometu. Dodatni pozitivni učinak RPVG-ova i ZNE-a jest smanjenje onečišćenja bukom, čime se osigurava manje stresa i uznemirenosti uzrokovanih prometnom bukom.

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](#)

Proširenje RPVG-a u Parmi

Talijanski grad Parma smješten je u regiji Emilia Romagna u središtu doline rijeke Po. Parma se suočava s vrlo lošim razinama kvalitete zraka. Zahvaljujući sudjelovanju u projektu Dynaxibility4CE⁵² koji financira EU, Parma je učinila značajan korak prema regulaciji pristupa i protoka privatnih osobnih automobila u gradu i okolnim područjima.

Prvi korak u stvaranju ili osnaživanju RPVG-a je dokumentiranje već započete provedbe u gradu i važećih urbanističkih planova. 2021. godine Grad Parma pokrenuo je projekt „Zeleno područje“, što predstavlja važan korak prema održivoj budućnosti. Zeleno područje je zona niskog onečišćenja, omeđena glavnim gradskim prometnim prstenom. Od svibnja 2022. godine, pojačane su mjere protoka prometa, koje su na snazi već od protekle zime, kao što je predviđeno u regionalnom planu za borbu protiv onečišćenja zraka⁵³. K tomu, pristup središtu grada bit će zeleniji: područje unutar Parminih avenija trebalo bi postati sve prikladnije za pješake i bicikliste. Povijesno središte grada naziva se „Plavo područje“ i uključuje ZNE i ekološke otoke s posebnim zahtjevima za prijevoz i parkiranje. Električni ili hibridni automobili mogu pristupiti i biti parkirani u tom području.

5) Planiranje i politika

Poglavlje u nastavku „Planiranje i politika“ usmjereno je na prenamjenu gradskih središta u zelenija, raznovrsnija i uključivija mjesta koja omogućuju sigurno i učinkovito supostojanje različitih oblika prijevoza. Urbanističko planiranje i razvoj infrastrukture usko su isprepleteni. Potrebe za prostorom i podjela infrastrukture i mreža utječu na konfiguraciju gradskih područja.

Razvoj infrastrukture predstavlja nekoliko izazova: stvara se povezanost, ali istovremeno i nove neželjene fizičke prepreke koje mogu negativno utjecati na lokalne zajednice. Održivom prometnom infrastrukturom bi se stoga trebalo težiti izbjegavanju, smanjenju i kompenzaciji negativnih utjecaja na pojedince, zajednice i ekosustave jer se neizbježno širi kako bi zadovoljila rastuću potražnju korisnika u gradu. Održivi promet i održivi gradski razvoj međusobno su povezani kako bi se normalizirale ekološki prihvatljive prakse. Jedan od velikih izazova s kojima se mjesta i gradovi suočavaju jest osigurati da infrastruktura i mobilnost budu potpuno održivi u svim pogledima: gospodarski, društveno i okolišno. Izgradnja održive infrastrukture znači razvoj sustava uslužne podrške u skladu s okolišem i zadovoljavanjem potreba ljudi.

5a) Planiranje infrastrukture

U doba ekološke tranzicije, svi sektori uključeni u opskrbi lanac i prijevoz putnika i robe moraju ulagati kako bi postali održiviji i razvili „pametnu“ infrastrukturu. Kako bismo se suočili s izazovima klimatske krize, u narednim godinama potrebna su velika javna ulaganja kako bi se proveli ambiciozni planovi

⁵² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

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

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

mobilnosti i „planovi održive gradske mobilnosti“ u europskim gradovima. Razvoj održive infrastrukture mora obuhvatiti nove kompetencije u smislu digitalizacije, načina rada i suradnje s privatnim sektorom.

Važnost ulaganja u održivu infrastrukturu u Pragu, Češka

Kako bi se stvorila održiva i pristupačna prometna mreža s ciljem poboljšanja mobilnosti ljudi i roba, češki glavni grad Prag planira uložiti EUR 14 milijuna u izgradnju biciklističkih staza i druge biciklističke infrastrukture. Istovremeno, predviđena su ulaganja kojima će se financirati studije i projekti za poticanje održive mobilnosti u gradu.

Budući da je aktivna mobilnost u Pragu i diljem Europe u stalnom porastu, biciklistička infrastruktura izvrsno je ulaganje kao podrška tom razvoju. Razvoj infrastrukture započeo je studijom potreba biciklista kako bi se procijenilo koja bi područja bila najprikladnija za izgradnju biciklističkih staza, parkirališta za bicikle i objekata za popravke. Još jedna ključna točka bila je suradnja između javnih tijela i lokalnih škola kako bi se ispitale njihove potrebe jer grad podržava vožnju biciklom do škola na način da se financira nabava stalaka za bicikle koji se postavljaju u blizini školskih zgrada.

Prepoznavanjem da broj biciklista raste, Prag ima koristi od izgradnje biciklističke infrastrukture: niže razine onečišćenja zraka, manje buke, zdraviji građani i bolja kondicija.

Prenamjena parkirališta za automobile u centar urbane konsolidacije u Madridu, Španjolska

U gradu kao što je Madrid s gotovo 3,5 milijuna stanovnika, gradska logistika ima ključnu ulogu u funkcioniranju grada. Prema službenoj evidenciji Gradskog vijeća Madrida, na gradski prijevoz tereta otpada 10 % gradskog voznog parka, 20 % prometnih zagušenja u vršnim razdobljima i 30 % onečišćenja zraka. Stoga je izrađena strategija za rješavanje ovog problema uspostavljanjem centra urbane konsolidacije (CUK) smještenog na parkiralištu Plaza Mayor. CUK je koncept za smanjenje učinka prijevoza tereta i nalazi se u povijesnom središtu grada. Zahvaljujući ovom novom konceptu, CUK može distribuirati robu za oko 150.000 stanovnika te nudi usluge između poduzeća i kupaca kao i poduzeća i poduzeća unutar madridske zone niskih emisija. To će se postići prenamjenom starog parkirališta za automobile u čvorište mobilnosti koje će biti opremljeno električnim vozilima, uključujući teretne bicikle i dodatna rješenja za prijevoz tereta.

Veći kombiji/kamioni dovozit će robu na parkiralište Plaza Mayor u razdobljima koja nisu vršna kao što je rano jutro, a zatim će se sortirati i grupirati u laka vozila kako bi se nastavilo s dostavom. Ovaj primjer ukazuje kako ekološku tranziciju mora pratiti razvoj novih struktura kojima se promiče održivi sustav mobilnosti.

5b) POGM

Plan održive gradske mobilnosti (POGM) je strateški i vizionarski dugoročni plan, čiji je cilj poboljšati gradsku mobilnost putnika i tereta u gradovima nizom politika i provedbenih mjera. Štoviše, opći je cilj zahvata navedenih u POGM-u smanjiti automobilski promet i poboljšati kvalitetu života. To se postiže usmjeravanjem na mobilnost, ali i na druga područja kao što su revitalizacija gradskog prostora i povećanje broja pješačkih zona u četvrtima. Glavni ciljevi obuhvaćaju smanjenje učinka gradova na okoliš

optimizacijom gradskih područja, poboljšanje cestovne sigurnosti, učinkovitost sustava sigurnosti i mobilnosti, uključivanje svih sudionika u cestovnom prometu te zaštitu ranjivih kategorija sudionika u cestovnom prometu, kao što su djeca, osobe s invaliditetom i biciklisti.

Europska komisija promiče donošenje POGM-ova uz pružanje sveobuhvatnih informacija i smjernica te potiče sve europske gradove kategorizirane kao gradska čvorišta na Transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T) da izrade POGM. Stoga općine daju glavni doprinos stvaranju plana održive mobilnosti. Međutim, potiče se ključna uloga nacionalne i regionalne uprave u stvaranju nacionalnih okvira potpore za daljnje jačanje gradova i regija tijekom cijelog procesa.

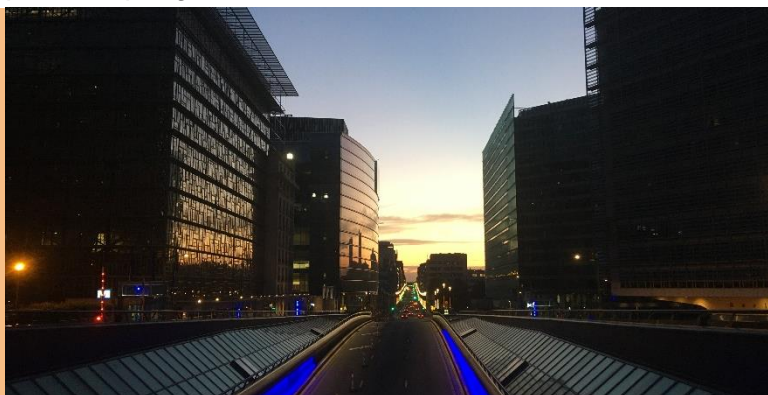
Okvir POGM-a podijeljen je u četiri faze, koje su dalje podijeljene na više aktivnosti. Svaka od četiriju faza započinje i završava međuciljem, koji odgovara odluci ili rezultatu koji su potrebni za prelazak u sljedeću fazu. Međutim, sve ključne etape i aktivnosti treba smatrati dijelovima neprekidnog ciklusa planiranja koji se tijekom cijelog procesa dosljedno unaprjeđuje.

Više općih informacija o POGM-ovima dostupno je u odjeljku o POGM-u na platformi ELTIS⁵⁴.

Značajne promjene u Bruxellesu zahvaljujući POGM-ovima

POGM mora zadovoljiti konkretne potrebe mobilnosti ljudi i trgovine. Nagradu za POGM osmislila je Europska komisija kako bi odala priznanje gradovima ili lokalnim tijelima koji su postigli najbolji uspjeh u određenim vidovima planiranja povezanim s godišnjom temom. Postupkom dodjele nagrade upravljao je konzorcij odgovoran za **EUROPSKITJEDANMOBILNOSTI**.

Bruxelles je osvojio 5. i 8. nagradu za POGM predstavljajući izvrstan primjer kako spojiti potrebe ljudi i dobara te kako poboljšati kvalitetu života. Belgijska prijestolnica poznata je po jednoj od najvećih pješačkih zona u Europi, koja ljudima omogućuje da uživaju u većem dijelu gradskog središta bez straha od osobnih automobila. K tomu, u većini ulica u gradu brzina je ograničena na 30 km/h, što pomaže u sprječavanju nesreća i povećava sigurnost za sve sudionike u cestovnom prometu. Ograničenjem brzine na 30 km/h smanjen je broj smrtno stradalih na cestama na 30 u usporedbi s prosjekom od 44,2 u proteklih pet godina.



© Niklas Schmalholz

Međutim, jedan od problema na kojem je grad morao dosta poraditi je sustav prijevoza tereta. Kako bi riješio taj problem, Bruxelles je donio Plan gradske mobilnosti za prijevoz tereta koji se temelji na tri upute:

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

- 1) Pojednostavniti putovanja kako bi se smanjio učinak na javne površine i smanjilo radno opterećenje dostavljača
- 2) Pojednostavniti sustav dostave robe
- 3) Povećati kapacitet za utovar paketa u dostavnim vozilima tako da bude prisutno „što je moguće manje zraka“

K tomu, cilj je plana ulagati u dostavna vozila s niskim ili nultim emisijama kao i u preuređenje područja za utovar robe u nekim četvrtima⁵⁵.

Posljednji u nizu dobitnika nagrade za POGM je Tampere, Finska

Tampere, kao treći najveći grad u Finskoj, osvojio je nagradu za POGM u 2021. godini. Budući da je prošlogodišnja nagrada bila vezana uz zdravlje, Tampere je imao izvrsne razloge kako bi uvjerio neovisni žiri. Cilj ovog grada s 250.000 stanovnika je poboljšati tjelesno i duševno zdravlje svojih građana konkretnim kampanjama za mobilnost. To je postignuto u okviru namjenske obrazovne jedinice u Gradu Tampere koja provodi različite pilot-aktivnosti, kao što su aktivni školski izleti biciklom, pješice ili skuterom i kampanje za pješačke prijelaze, te ističe temeljnu ulogu mobilnosti u stvaranju kvalitetnih gradskih prostora. Štoviše, opći cilj smanjenja pojedinačnih putovanja osobnim automobilom za oko 30 % vrlo je ambiciozan jer su stanovnici ovog finskog grada naviknuti na niske temperature i snijeg tijekom dugih zimskih mjeseci.

Kao što je navedeno, odjeljak „zdravlje i okoliš“ u POGM-u, koji je objavljen u svibnju 2021. godine⁵⁶, bio je jedan od odlučujućih razloga za dodjelu nagrade. Iako Tampere ima dobru kvalitetu zraka i niske razine onečišćenja bukom u usporedbi s drugim europskim gradovima, 15 % njegovih stanovnika još uvijek je izloženo prometnoj buci koja prelazi prag od 55 decibela. Stoga je cilj stvoriti „skladnu strukturu zajednice (kojom) se smanjuje pritisak rasta na uličnu mrežu. Izgradnjom gušće gradske strukture stvaraju se bolji uvjeti za funkcionalan javni prijevoz kao i za bicikliranje i pješačenje“. Aktivna mobilnost još je jedan način za smanjenje opterećenost osobnim automobilima. Planirana su lokalna rješenja za pješačenje i bicikliranje na način da se poboljša struktura nogostupa i istraži mogućnost izrade RPVG-a. Općenito, Tampere je izvrsno krenuo, ali još uvijek treba ispuniti ambiciozan plan do kraja sadašnjeg ciklusa POGM-a 2030. godine.



© Raland

⁵⁵ [Brussels' zone 30: 5 months on \(brusselstimes.com\)](https://www.brusselstimes.com)

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

Authori:

**POLIS mreža: Gradovi i regije
za inovativna prometna rješenja**

Niklas Schmalholz
NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer
MMeyer@polisnetwork.eu

Lorenzo Lorefice
LLorefice@polisnetwork.eu

EUROCITIES
info@mobilityweek.eu

#MobilityWeek

