

ЕВРОПСКА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ
16-22 СЕПТЕМВРИ 2020

ТЕМАТСКИ НАСОКИ



#MobilityWeek



Автори

POLIS- Мрежа на европски градови и региони за иновативни
сообраќајни решенија

Balázs Németh

BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz

NSchmalholz@polisnetwork.eu

EUROCITIES

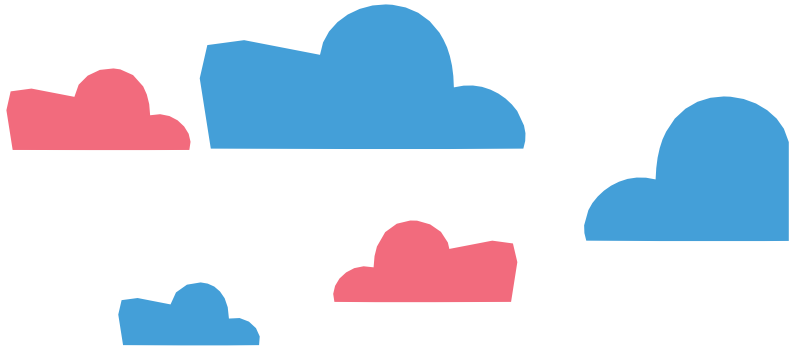
Juan Caballero


juan.caballero@eurocities.eu

Maj 2020

СОДРЖИНА

Изјава за пандемијата на КОВИД-19	5
Претставување на овогодишната тема: ‘Мобилност за сите без емисии’	6
Градовите се исклучително важни за успехот на „Европскиот зелен договор“	8
Градови со амбициозни цели за мобилност без емисии	9
АМСТЕРДАМ	9
БАРСЕЛОНА	11
КОПЕНХАГЕН	12
Инвестирање во инфраструктура за намалување на емисиите	14
ПРАГА	14
ГРАЦ	16
РИГА	18
Спроведување на мерки за нула емисии	20
СО ПОМАЛКУ ВОЗИЛА ДО ПОМАЛО ЗАГАДУВАЊЕ НА ВОЗДУХОТ И БУЧАВА	20
ГРОНИНГЕН: НОВ ВОЗЕН ПАРК ОД ЕЛЕКТРИЧНИ АВТОБУСИ	22
ПРОЕКТ FREVUE - УРБАНИ ТОВАРНИ РЕШЕНИЈА БЕЗ ЕМИСИИ	24
Инклузивноста во јавниот превоз е клучен фактор за учество на граѓаните	25
ИНФОРМАТИВНИ ПУНКТОВИ ЗА ЛИЦАТА СО ПОСЕБНИ ПОТРЕБИ ВО ВИЕНА	25
ПРЕОСМИСЛУВАЊЕ НА ЈАВНАТА СООБРАЌАЈНА ИНФРАСТРУКТУРА ВО КРАКОВ	26
МОЖНОСТ ЗА ПОВИКУВАЊЕ ПРЕВОЗ, ДЕЛ ОД ЈАВНИОТ ПРЕВОЗ ВО ЈУГОЗАПАДНА ХОЛАДНИЈА	28
БЕЗБЕДНОСТА НА ЖЕНИТЕ ВО СРЕДСТВАТА ЗА ЈАВЕН ПРЕВОЗ ВО ХАМБУРГ	30
ПРИСТАПНОСТ ВО ЈАВНИОТ ПРЕВОЗ ВО ВАРШАВА	31
НАМАЛУВАЊЕ НА ТОВАРОТ ОД ЗОНИТЕ СО НИСКИ ЕМИСИИ ВРЗ ЛИЦАТА СО НИЗОК ПРИХОД ВО ГЕНТ	32





Изјава за пандемијата на КОВИД-19

Овие Тематски насоки се подготвени пред пандемијата предизвикана од КОВИД-19 да пристигне во нашите животи. Текстовите во овој документ може да не ја одразуваат најновата ситуација. Минатите неколку месеци исклучително многу се промени начинот на кој се движиме низ градовите и другите населени места. Многу градови ги зголемуваат просторите за активна мобилност. Некои согледаа дека е можно да се воведат нов и поодржлив урбан превоз.

Понатаму ќе објавиме и Листа со лекции научени од пандемијата кои ќе ги дополнуваат овие Тематски насоки и ќе им помогнат на локалните организатори на кампањи да се подготват за одбележување на **Европската недела на мобилност** од 16 до 22 септември 2020 година.

Свесни сме дека ова се тешки моменти за многу градови кои минатите години учествуваа во нашите кампањи и ја изразуваме нашата солидарност до сите вас.

Претставување на овогодишната тема: 'Мобилност за сите без емисии'

Во 2020 година, темата на Европската недела на мобилност е **'Мобилност за сите без емисии'**. Ова е одраз на амбицијата да имаме јаглеродно неутрален континент до 2050 година, како што кажа и Урсула фон дер Лејен, претседател на Европската комисија, кога го претставуваше „Европскиот зелен договор“. Целта на овогодишната тема е да покаже дека пристапноста до превозот без емисии е важна и да промовира инклузивна рамка која ќе ги опфати сите.

Иако експертите идентификуваат намалување на употребата на возила во поголемите градови и истовремено се предвидува 50% од патувањата во наредните години да бидат со јавен превоз, со велосипед или со пешачење, најновите студии на Европската агенција за животна средина (EEA) потврдуваат значително зголемување на емисиите од сообраќајот во споредба со емисиите во 1990 година. Поконкретно, емисиите од целиот сектор транспорт се зголемиле за 28% меѓу 1990 и 2018 година, што покажува дека е итно потребно во урбаните подрачја да се поттикнуваат превозни решенија што се јаглеродно неутрални. Иако неколку поголеми европски метрополи воведоа строги мерки, сепак во 2018 година уделот на обновлива енергија што се користи за транспорт беше 8,1%.

Климатските промени и другите последици врз животната средина, како што се поплавите, сушите или топлотните бранови, претставуваат една од најголемите закани за добросостојбата на Европејците. Како што предвидува и Парискиот договор, чија цел е зголемувањето на температурата да остане под 1,5 Целзиусови степени, исклучително важно е да се постигне јаглеродна неутралност до 2050 година. Јаглеродната неутралност може да се постигне со примена на различни методи, меѓу кои е и намалувањето на емисиите на јаглерод преку поддржување на решенија за јавен и поединечен превоз со ниски емисии, а особено поддржување на опциите без емисии како што се пешачењето и возењето велосипед. Според последните процени, до 2050 година околу 80% од населението во светот ќе живее во урбани подрачја, така што градовите имаат совршена можност овие амбициозни планови да ги спроведат во пракса.

1. <https://bit.ly/2zsPHQz>
2. <https://www.eea.europa.eu/publications/the-first-and-last-mile/>
3. <https://www.eea.europa.eu/highlights/walking-cycling-and-public-transport>
4. https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en
5. <https://bit.ly/3eNR5qM>

И покрај различните климатски, географски и социо-економски услови во урбаните подрачја во Европа, можат да се преземат мерки за да се овозможи јаглеродно неутрална и инклузивна урбана средина. Поради тоа, **Европската недела на мобилност 2020** ги охрабрува граѓаните и локалните власти да преземат чекори за да ја постигнат долгорочната цел, односно јаглеродно неутрален континент.

Иако исполнувањето на целта на долгорочната стратегија е во далечна иднина, директните мерки за намалување на загадувањето, јаглеродните емисии или сообраќајните гужви може да имаат брзи ефекти. Гужвите во и околу урбаните подрачја моментално предизвикуваат трошоци кои изнесуваат 100 милијарди годишно, односно еден процент од БДП на ЕУ. Понатаму, преку 400.000 предвремени смртни случаи се директно поврзани со загадувањето на воздухот. Поради тоа, воведувањето на долгорочни мерки, како што се поттикнување на велосипедизмот и пешачењето, како и воведување јавен превоз кој е со ниски емисии или е јаглеродно неутрален, ќе даде позитивни и брзи ефекти.

Во овој документ подетално се претставуваат активностите на градовите кои имаат најамбициозни цели за превоз без емисии и инклузивна мобилност. Тој е преполн со идеи кои може да ги спроведат општините кои учествуваат во **ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТ 2020**, со цел да ги претстават амбициозните цели на Европската комисија пред своите жители.



Градовите се исклучително важни за успехот на „Европскиот зелен договор“

Споделувањето на најдобрите практики предложени од Повелбата на градоначалниците на ЕУ ќе им помогне на локалните власти да ги постигнат целите кои важат за цела Европа, односно да постигнат климатски неутрална економија. Иако постојат многу општини низ Европа со амбициозни иницијативи, тие тешко може сега да се претстават во бројки, бидејќи плановите за мобилност повеќе се фокусираат на подалечната иднина. Покрај тоа, определени технологии со ниски или без емисии, како на пример автобусите на водород, сè уште не се со доволно ниски цени за да бидат достапни за сите општини. Европската комисија ги поздравува амбициозните цели предложени од неколку европски градови, како што се Амстердам, Барселона, Копенхаген, Прага и други, чија цел е до 2050 година, па дури и поскоро, да постигнат урбана средина без емисии. Во следните две поглавја ќе погледнеме кои се првите градови кои ќе станат градови без емисии до 2050 година (или дури и побрзо), како и кои градови инвестираат во инфраструктура за таа цел.



8. <https://bit.ly/2VVjhWd>

ГРАДОВИ СО АМБИЦИОЗНИ ЦЕЛИ ЗА МОБИЛНОСТ БЕЗ ЕМИСИИ

Дел од градовите во Европа, меѓу кои и Амстердам, Барселона и Копенхаген се решени да ги постигнат своите амбициозни цели со употреба на различни мерки. Дел од мерките се претставени подолу. Заедничко за сите нив е сеопфатниот пристап и плановите за различни мерки со кои ќе се намали загадувањето.

Амстердам

Градот Амстердам, лоциран во урбаното подрачје Рандстад и во кој живеат речиси 2,5 милиони жители, ја објави амбициозната цел да стане град без емисии до 2030 година⁹. Поради тоа, најголемиот град во Холандија започна да спроведува разновидни активности, како што се промоција на пешачењето и велосипедизмот и проширување на услугите за јавен превоз, а покрај тоа инвестираше и во инфраструктура за полнење на електрични возила¹⁰.

Во последните неколку години голем дел од стариот центар на градот е прогласен за пешачка зона низ која е забрането движење на поединечни патнички возила. Со ова се зголеми безбедноста на велосипедистите и пешаците, а истовремено се создаде и жива атмосфера на многу улици и локации во централното градско подрачје¹¹. Благодарение на сеопфатната политика за паркирање во целиот град, посетителите и тие што работат во центарот можат да паркираат надвор од центарот. Останатите видови јавен превоз,

9. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/>

10. <https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-traffic/>

11. <https://bit.ly/2yDsUkx>



До 2030 година се очекува емисиите на NOx да се намалат за 96%⁹

Зголемување на бројот на станици за полнење на електрични возила за 400%.

Сите станици за полнење ќе користат обновлива енергија²





Станици за полнење на ЕВ во Амстердам

како на пример траектот, кој ги поврзува северниот и јужниот дел од градот, ќе се електрифицираат и ќе бидат заменети со хибридни модели до 2022 година¹².

Покрај напорите да се зголеми безбедноста на пешаците и велосипедистите, согласно цврстиот став за намалување на емисиите, Амстердам ги зголемува и инвестициите во станици за полнење на електрични возила. Во следните неколку години, градската управа на Амстердам вети дека ќе постави 20.000 полначи за електрични возила во Амстердам и во околните региони Северна Холандија, Флеволанд и Утрехт. Оваа значителна инвестиција за четири пати ќе го зголеми бројот на јавни и полујавни полначи, кои во моментов изнесуваат 4.600¹³. Сите 20.000 нови полначи ќе се снабдуваат со обновлива енергија¹⁴.

12. <https://bit.ly/2Vwvvdq>

13. <https://bit.ly/3eMoJUa> and <https://bit.ly/2xSPXYs>

14. <https://bit.ly/3bABCi8>

Барселона

На почетокот на 2020¹⁵, градската управа на Барселона ги презеде првите чекори за постигнување на урбан регион без емисии. Се воведе построга Зона со ниски емисии во која во работните денови од 7 наутро до 8 навечер се забранети сите возила што ѝ штетат на животната средина (со мотор Еуро II или постар). Оваа мерка, која ќе влијае врз најголемиот дел од главниот град на Каталонија веднаш даде резултати. Само еден месец по воведувањето, емисиите на NOx се намалија за 19% во споредба со 2017, која беше избрана за година за споредба. Покрај казните во зоната со ниски емисии, градската управа исто така понуди и стимулации. Секое старо возило, на кое му е забранет пристап во Зоната со ниски емисии, може да се замени со тригодишен билет за јавен превоз.

Покрај намалување на бројот на приватни возила во центарот на Барселона, инвестициите од градот имаат за цел да ја зголемат и употребата на јавниот превоз. Градското сообраќајно претпријатие во последните четири години инвестираше 800 милиони евра за да го зголеми бројот на автобуските линии. Сега на определени линии, во часовите кога има најмногу патници, има автобус на секои четири минути.¹⁶ Покрај тоа, набавени се 23 автобуси кои не испуштаат емисии, со што се зголеми вкупниот број на возила кои се на струја, природен гас или на хибриден погон и сега градот има вкупно 266 вакви возила. Градското сообраќајно претпријатие има цел до 2030 година целиот возен парк да се состои од електрични или хибридни возила, како и од возила на компримиран природен гас.

15. <https://bit.ly/2VWYZvt>

16. <https://bit.ly/3aA2ftQ>



Емисиите на NOx се намалиле за 19% во споредба со

2017 година



Ако се откажете од автомобилот, добивате три години бесплатен јавен превоз

800 милиони евра се инвестирани во последните четири години



Копенхаген

Иако и „Европскиот зелен договор“ е амбициозен, градската управа на Копенхаген има уште поамбициозни цели. Јаглеродно неутрален јавен превоз до 2025¹⁷ е целта на главниот град на Данска, заради што веќе се воведени мерки за намалување на потрошувачката на енергија и подобрување на мобилноста. Последните мерки се со директно мерливи цели за возилата и за поединечните патувања. Копенхаген има цел да постигне јаглеродно неутрален јавен превоз преку намалување на употребата на приватните возила и зголемување на пешачењето, велосипедизмот и јавниот превоз. Во 2025 година, вкупно 75% од сите патувања во Копенхаген ќе се прават пешки, со велосипед или со јавен превоз со што ќе се елиминираат јаглеродните емисии во градот¹⁸. Покрај ова, градските власти предводат и со личен пример, па возилата на градската управа користат електрична енергија, водород или биогорива.

Локалните власти ја користат популарноста на велосипедизмот и рамната топографија на самиот град. Велосипедистите ја користат долгата велосипедска мрежа во која покрај вообичаените велосипедски патеки има и „велосипедски автопати за брзо возење“. Овие „автопати“ се резултат на соработката меѓу 28 општини и регионот Копенхаген чија цел е да се поттикне побезбеден, побрз и полесен велосипедизам и секако граѓаните повеќе да користат велосипеди¹⁹.

Откако во 2012 година е пуштена во употреба првата ваква патека за брзо возење, до 2017 отворени се уште пет нови, што е само дел од мрежата која ќе се состои од 45 патеки со вкупна должина од 746 километри. Покрај овие „автопати“ за велосипеди, во Копенхаген има велосипедски патеки со вкупна должина од 400

17. <https://bit.ly/3cBboMv>

18. <https://bit.ly/3eQ2i4f>

19. <https://bit.ly/2VxwxkT>

20.000 тони
помалку CO₂
годишно

Подолг живот
за една година

Намалување на
бројот денови
поминати на
боледување за
1,1 милион
денови



Во регионалните возови во Копенхаген велосипедите се пренесуваат бесплатно

километри²⁰. Државата проценува дека со овие „автопати“ за велосипеди употребата на велосипед во главниот град ќе се зголеми за дополнителни 6 милиони велоспедски патувања годишно, споредено со бројот на патувања во 2019 година.

Доколку ова не им е омиленият метод за влез во Копенхаген, патниците можат велосипедот да го пренесат со воз (таканаречен S-воз) кој е бесплатен²¹. Една година по воведување на оваа мерка која важи за мрежата долга 170 километри, бројот на пренесени велосипеди се зголеми од 188.000 на 630.000, односно има зголемување поголемо од 300%²². Една од причините за поголемиот број на пренесени велосипеди е тоа што дел од вагоните беа прилагодени за оваа намена, со што седиштата сега може да се соберат за да се смести велосипедот.

Сите мерки споменати погоре доведоа до значителни здравствени придобивки за жителите во Копенхаген па и пошироко. Според процените на општините, сега има околу 1,1 милион помалку денови поминати на боледување, како и 20.000 тони помалку емисии CO₂ годишно²³.

Доколку главниот град на Данска успее да го намали загадувањето во градот и тоа стане слично на загадувањето во руралните делови на Данска, жителите на оваа држава во 2040 година ќе живеат една година подолго²⁴.

20. <https://supercykeltier.dk/about/>

21. <https://www.dsb.dk/en/travelers/bicycles/>

22. <https://bit.ly/3ay53jE>

23. <https://bit.ly/2S4KTAu> and <https://bit.ly/3aw7PFT>

24. <https://bit.ly/2S3fx3Y>

57% од сите
патувања се со
јавен превоз

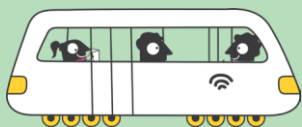
За речиси
50% од сите
патници во јавниот
транспорт метрото
е основно
сообраќајно
средство во Прага

Метрото е
основно средство
за јавен превоз во
Прага (2017),¹



1. <https://bit.ly/2KudrpB>

25.



ИНВЕСТИРАЊЕ ВО ИНФРАСТРУКТУРА ЗА НАМАЛУВАЊЕ НА ЕМИСИИТЕ

Покрај наведените примери на обемни мерки кои ги преземаат градовите и локалните власти, постојат сличности во пристапот на градските управи на Прага, Грац и Рига, чија цел е да постигнат промена во однесувањето на патниците. Тоа ќе се постигне со големи инвестиции во инфраструктурата за јавен превоз, велосипедизам и пешачење.

Прага

Градот Прага, како еден од најголемите главни градови во централна Европа и еден од градовите во Европа кои најбрзо растат исто така има амбиција до 2050 година да стане град без емисии²⁵.

Главниот град на Чешка во последните неколку години многу инвестирале во јавниот превоз. Само во 2017 година, 245 милиони евра беа инвестирани во подобрување на инфраструктурата, како што е реновирањето на станици и проширување на мрежата за трамвајот²⁶. Овие активности се засилени со одлуката да се изгради четврта линија за метрото, која ќе го поврзува стариот град со југоисточниот дел од градот. Инвестицијата во износ од 2,7 милијарди евра започна во 2019²⁷. Во моментот се гради нов голем сообраќаен терминал, Прага Смичов кој ќе ги поврзува железницата, автобускиот превоз, метрото и патничкиот сообраќај. Новиот терминал ќе поттикне користење на јавниот превоз со тоа што ќе го забрза и олесни префрлањето од едно сообраќајно средство на друго.

<https://bit.ly/352475H>

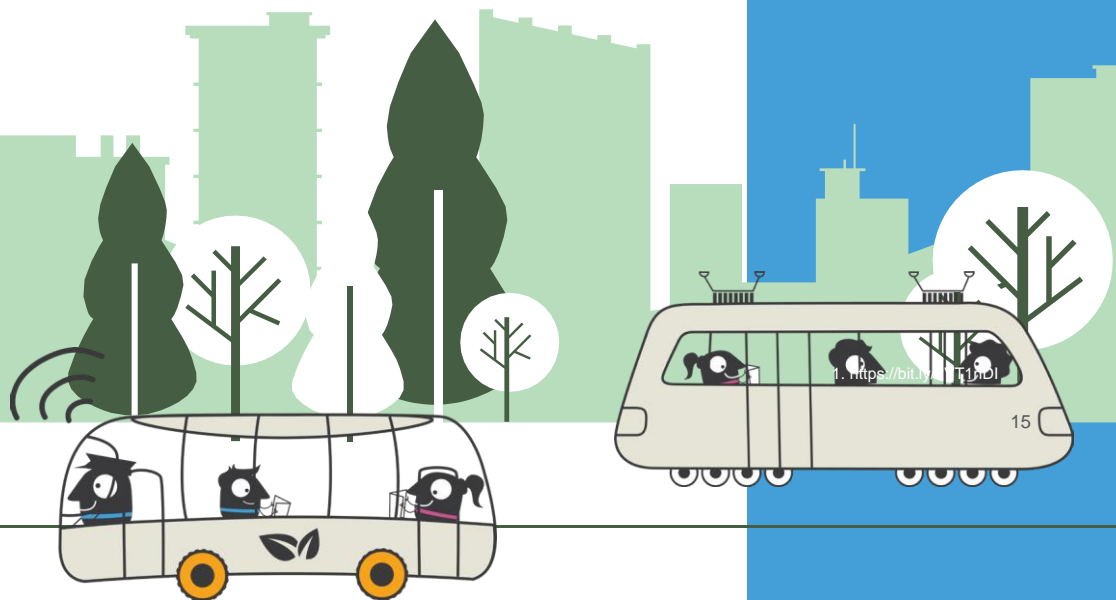
26. <https://ceec.uitp.org/prague-investment>

27. <https://bit.ly/2SiQv0P>

Друг важен градежен проект кој ќе се спроведува во иднина е изградбата на метро линија во должина од осум километри, која ќе ги поврзува сегашната метро мрежа и новата линија за трамвај. Со ова ќе се намалат емисиите од автомобилите и автобусите во предградијата. Овие се два примери за тоа како градската управа се обидува да го намали бројот на возила на градските улици.

Градската управа исто така работи на подобрување на електромобилноста и да го поттикне активниот превоз. Пешачењето и велосипедизмот се поттикнуваат со поставување и одржување на висококвалитетни, зелени јавни простори и површини.

Бројот на луѓе кои користат јавен превоз во градот се зголеми. Од 1,03 милијарди патувања во 2000 година во 2016 евидентирани се 1,28 милијарди патувања - односно забележано е зголемување од 24% (податок од 2018 година),



Грац

Градот Грац (Австрија) има долга традиција со спроведување јавни анкети за да се утврди ставот и мислењето на граѓаните. Првите анкети во однос на мобилноста почнаа да се спроведуваат во 1980-те години. Најновата таква анкета покажува промена и намалување на популарноста на моторните возила во полза на пешачењето и велосипедизмот. Така, околу 20% од жителите користат јавен превоз, 42% користат приватни возила и околу 38% или пешчат или возат велосипед²⁸. Во Грац има релативно високиот процент на велосипедисти и пешаци токму поради фактот што Грац ја има најголемата пешачка зона од сите градови во Европа. Покрај тоа, градот активно го промовира велосипедизмот, пешачењето и јавниот превоз, особено во последните неколку години. Сите овие активности се во согласност со Концептот за мобилност на градот за 2020 година, во кој се предвидуваат мерки за промоција на велосипедизмот и пешачењето. Ова се постигнува со инвестирање во инфраструктура, како на пример во патеки и тротоари, и тоа особено во предградијата на Грац.²⁹

Покрај тоа, донесен е план проширување на мрежата за трамвајот со инвестиции во следните неколку години. Спроведувањето на планот ќе чини 117 милиони евра а целта му е да се намали бројот на тесни грла, да се зголеми бројот на трамваи на две ленти, и да се прошират постоечките линии. Градските власти нагласуваат дека пакетот инвестиции финансиран од градот Грац и од покраината Стирија има цел да ја подобри точноста и честотата на трамваите³⁰. Исто како и Виена, и Грац поттикнува купување годишен билет за јавен превоз за лицата кои живеат во главниот град на покраината Стирија. Во 2016 година, градската управа на Грац одлучи да ги субвенционира годишните билети за јавен превоз за своите жители. Во 2020, цената на годишниот билет за лица кои не се жители на Грац е 456 евра, додека жителите на главниот град на Стирија плаќаат

28. <https://bit.ly/3aA2uNG>

29. <https://bit.ly/3buYPIL>

30. <https://steiermark.orf.at/v2/news/stories/2893728/>



300% повеќе
продадени
годишни билети
за јавен превоз по
воведување на
субвенциите

само 228 евра, односно половина цена. Првичното намалување на цената доведе до 300% зголемување на бројот на купени годишни билети³¹. Според последните бројки, повеќе од 10% од жителите имаат годишен билет. Иако оваа бројка не изгледа голема на прв поглед, треба да се има превид дека 60,000 жители се студенти, кои користат различен вид билет³².

Овие активности се особено важни бидејќи граѓаните на Грац, на локалниот референдум што се одржа во 2012 година, се изјаснија против идејата да се воведат зона со ниски емисии за сите возила. Сепак, во Грац и во покраината Стирија постои регионална зона со ниски емисии за камиони уште од 2014 година, односно камионите што возат во овој дел од државата се обврзани да имаат мотор со стандарди за емисии од најмалку Еуро III. Сето ова е исклучително важно за граѓаните, бидејќи покраината Стирија е лоцирана на Алпите, во котлина, поради што загадувањето на воздухот тешко се контролира.

31. <https://bit.ly/3bAuB0D>

32. <https://bit.ly/3by4ffk>



**38% од
локалното
население
пешачи и вози
велосипед**

**Намалување
на загадувањето
со воведување
на зона со ниски
емисии**



Рига

Главниот град на Латвија, во кој живее една третина од населението во државата, во последните неколку години инвестираше во инфраструктура за велосипедизам, пешаци и јавен превоз. Ова беше можно поради финансиската поддршка од Европската Унија. Иако воздухот во Латвија не беше под европските стандарди за квалитет, Рига имаше проблеми со загадувањето, особено во густо населениот историски центар на градот. Поради тоа, градот пред неколку години донесе одлука стариот дел од градот да се прогласи за пешачка зона, со цел да се намали загадувањето и да се поттикне туризмот.³³ Забраната за возила на некои улици во центарот на градот меѓу 12:00 и 06:00 часот од понеделник до сабота ја зголеми безбедноста на пешаците и на велосипедистите.³⁴

Беа преземени и дополнителни мерки за инвестирање во јавниот превоз со помош од Европската инвестициска банка, која обезбеди 75 милиони евра за набавка на 20 трамваи со ниски подови и 20 автобуси на водород. Целта беше да се заменат старите возила кои се користеа за јавен превоз. Овие инвестиции, кои беа дел од планот на Јункер, исто така вклучуваат и изградба и надградба на инфраструктурата за трамвај и користење водород за движење на возилата.³⁵

Рига, како најголем град во трите балтички држави, уште на почетокот на 2000-те го согледа потенцијалот на патеките за велосипеди. Во 2001 година се изградија 13,5 километри велосипедски патеки кои го поврзуваат стариот град со едно од предградијата на Рига. Во последните неколку години, велосипедската инфраструктура е еден од најголемите приоритети на градската администрација. Се изградија велосипедски патеки кои ги поврзуваат предградијата со центарот на градот

33. <https://bit.ly/2KtCyJ0>

34. <https://bit.ly/350akPv> (p15)

35. <https://bit.ly/2VNdkdS>

Воведена е
регулатива
за
ограничување
на пристапот на
возила во
урбаните
делови од
градот со цел да
се поддржи
велосипедизмот
и пешачењето



и кои обезбедуваат алтернативна рута за да се стигне до плажите на Балтичкото Море. На овој начин, велосипедските патеки може да се користат за одење на работа кон и од градот, но и за рекреативни цели и подолги патувања до балтичките туристички места како на пример до Џурмала.³⁶ Според проектот финансиран од ЕУ „Ракување со ЦИВИТАС“, свесноста за придобивките од велосипедизмот се зголемуваат секоја година поради што популарноста на оваа велосипедска мрежа со вкупна должина од 68 километри сè повеќе се зголемува.

**Искористени
можности за
заем од
Европската
инвестициска
банка**


**Увереност дека
треба да се
инвестира во
велосипедска
инфраструктура и
покрај студеното
време во зима**




36. <http://rdsd.lv/velosatiksmes-riqa/velosatiksmes-riqa>

СПРОВЕДУВАЊЕ НА МЕРКИ ЗА НУЛА ЕМИСИИ

Покрај претставените иницијативи во градовите кои целат кон нула емисии, многу помали и поголеми урбани подрачја во Европа преземаа чекори да го намалат загадувањето и емисиите на стакленички гасови како и да овозможат попристапен превоз. Во следните примери покрај решенијата поврзани со инвестиции во инфраструктурата, претставуваме и неколку таканаречени „меки мерки“ како што е на пример намалување на цената на јавниот превоз.



80% намалување на загадувањето во Брисел за време на денот без автомобили



25% помалку азотни оксиди во Париз

Подигање на свеста за гужвите во урбаните подрачја

Со помалку возила до помало загадување на воздухот и бучава

Од неговото воведување во 1990-те години, „Денот без автомобили“ е успешна иницијатива за намалување на загадувањето на воздухот и бучавата и одлична алатка за подигање на свеста и привлекување на вниманието на медиумите. Токму на овие денови без автомобили може да се забележи значително намалување на главните загадувачи особено во густо населените поголеми урбани подрачја. Емисиите на CO₂ и NOx во Брисел се намалија за 75-80%³⁷. Во другите градови, како на пример во Париз, беше забележано намалување на загадувањето за 25-30%. Иако овие мерки се спроведуваат само краток период, значителното намалување на загадувањето покажува јасна корелација меѓу сообраќајот и емисиите и ги инспирира граѓаните да ги поддржуваат мерките за намалување на сообраќајот во градските центри. Како дел од настаните организирани во рамките на ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТА минатата година, Општина Кожани во Грција ги забрани сите возила и мотори на двете главни улици во градскиот центар во тек на пет часа, како дел од „Денот без автомобили“.

37. <https://bit.ly/2S5S16p>

38. <https://bit.ly/3cM4ibQ>




Пешаци на денот без автомобили во Софија

Празниот простор се искористи за организирање на завршната церемонија на кампањата за подигање на свеста во чии рамки беа организирани настани, спортски игри за деца и танцови перформанси. Емисиите на PM10 и NOx се намалија за 30%³⁹ во споредба со емисиите при спроведување на мерките за квалитетот на воздухот кои беа спроведени следниот ден.

Градот Софија исто така организираше „Ден без автомобили“ при што квалитетот на воздухот се мереше во текот на целиот ден со употреба на мобилна станица поставена од Извршната агенција за животна средина. Мерењата покажаа добри вредности на емисиите на PM10 во текот на целиот ден од кампањата.⁴⁰

39. Пријава за награда од ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТА на Градот Кожани (2019)

40. Пријава за награда од ЕВРОПСКАТА НЕДЕЛА НА МОБИЛНОСТА на Градот Софија (2019)



21 полнач
служат за
полнење на 164
автобуси во
Гронинген и во
околните
региони

Заедничката
инфраструктура
служи за полнење на
неколку
различни видови
автобуси

Намалување на
емисиите на CO од
јавниот превоз за
90%

Гронинген: нов возен парк од електрични автобуси

Градот Гронинген (Холандија) одлучи целосно да ги замени градските автобуси на бензин со автобуси на електрична енергија. Целиот возен парк кој се состои од 164 електрични автобуси од три различни производители е во функција од крајот на 2019 година. Покрај инвестициите во возила, инсталирани се и 21 станица за полнење во гаражите за автобуси и на други локации во Гронинген и во околните региони. Покрај тоа, новата инфраструктура за полнење може да ја користат сите три вида електрични автобуси и со тоа претставува најголема регионална мрежа на која се користат електрични автобуси во Холандија. Покрај намалувањето на бучавата и загадувањето, оваа голема инвестиција исто така доведе и до намалување на емисиите на CO₂ за 90%.

Покрај инвестициите, градот Гронинген се здоби и со репутација на град кој многу се фокусира и на велосипедизмот. Бидејќи првите просторни планови со кои се поттикнува велосипедизмот беа донесени во 1970-те, студентскиот град во североисточниот дел на Холандија има политика „велосипедистите на прво место“. Оваа рамка овозможи импресивна промена во превозот, секако во полза на велосипедистите. Околу 60% од сите патувања во Гронинген се прават со велосипед, и градот продолжува и понатаму да инвестира во дополнителна велосипедска инфраструктура.

Иако многу европски градови градат велосипедска инфраструктура како што се велосипедски патеки, Гронинген отиде еден чекор понатаму, и сега гради велосипедски патеки со греење со цел да се избегне нивно замрзнување во зима. Покрај тоа, на излезот од овој холандски град направени се неколку паркинзи за велосипеди, по што сопственикот може да се приклучи на друго превозно средство. Овие локации даваат можност да се промени превозното средство, односно да се остави автомобилот или

41. <https://bit.ly/2VONVkc>



возот и да се продолжи со велосипед до местото до кое се патува. Иако и други европски градови работат на решавање на проблемите со паркингот за приватни возила или со јавниот превоз, Гронинген значително ги намали тесните грла кои претставуваа голема опасност за велосипедистите, како што се опасните раскрсници или сообраќајни приклучоци.⁴²

Загреани велосипедски патеки за поголема безбедност

Системот со паркинзи за промена на превозното средство го намалува загадувањето во центарот на Гронинген



42 <https://bit.ly/2V4vG5>



Проект FREVUE - урбани товарни решенија без емисии

Доколку градските центри сакаат да останат посетени места, мора да се размисли за превозот на залихи и стоки до продавниците и рестораните. Поради тоа мора да се најдат решенија без емисии за урбаниот товарен сообраќај. Во рамките на проектот FREVUE финансиран од ЕУ, се тестираа 70 електрични товарни возила во различни урбани средини низ Европа. Електричните возила, со големина од 3,5 до 19 тони, работеа во реални услови со цел да испорачаат пијалаци, пакети, пошта и други стоки. На овој начин, проектот придонесе за воведување на урбана логистика без емисии на CO₂ во поголемите урбани центри до 2030 година, што ќе го подобри квалитетот на воздухот во европските градови⁴³.

Дури и овој мал тест има висок потенцијал значително да придонесе за намалување на емисиите на CO₂ и NO_x. Овој пилот тест на различни товарни возила кој во рамките на овој проект се спроведуваше во неколку поголеми европски градови⁴⁴, покажа дека за време на нивната употреба се спречи емисија на 2000kg NO_x. Според истражувањата во рамките на проектот, ова количество е еквивалент на вкупните емисии на NO_x кои се создаваат од патниот сообраќај во Лондон во текот на 3 работни дена во 2013 година.

Поради ова сеопфатното воведување на товарни решенија без емисии во голема мера може да го подобри квалитетот на воздухот. Истражувачите од проектот FREVUE исто така нагласија дека ако 10% од товарните возила во Лондон се префрлат на електрична енергија до 2021 година, може да се оствари заштеда од 1 милијарда евра⁴⁵.

43. <https://frevue.eu/>

44. <https://cordis.europa.eu/project/id/321622>

45. <https://bit.ly/2VU4aMT>



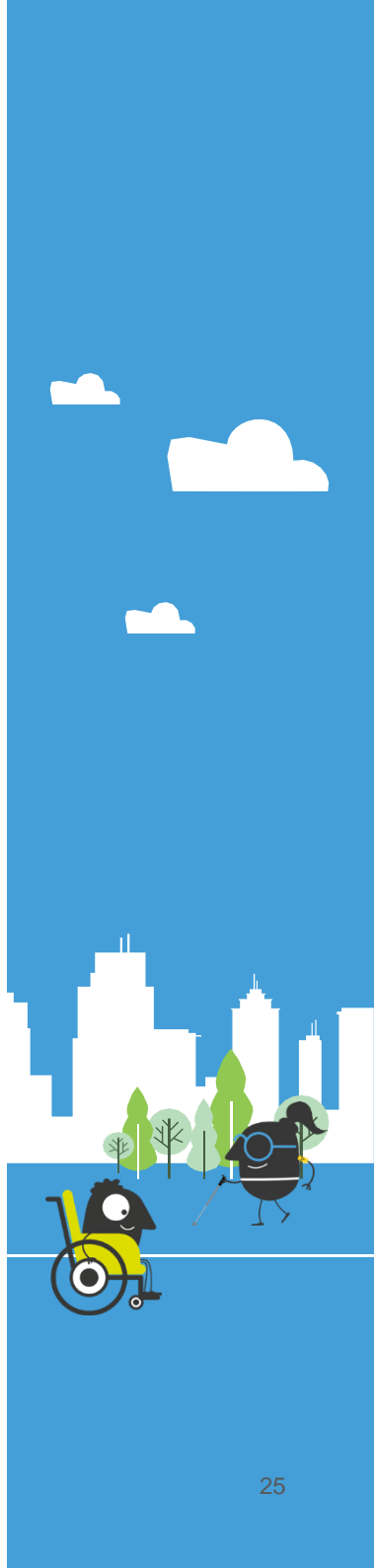
ИНКЛУЗИВНОСТА ВО ЈАВНИОТ ПРЕВОЗ Е КЛУЧЕН ФАКТОР ЗА УЧЕСТВО НА ГРАЃАНИТЕ

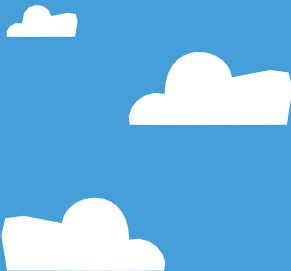
Уште една цел на овогодишната тема „Мобилност за сите без емисии“ е да се истакне дека решенијата за мобилност со ниски емисии или без емисии наскоро треба да станат достапни и пристапни за сите. Тука се земаат предвид лицата со физичка или ментална попреченост, како и младите луѓе, постарите граѓани, жените, малцинските групи, луѓето со посебни потреби и обесправените. Инклузивниот јавен превоз поттикнува социјална и економска инклузивност, пристап до рекреативните и културните активности и обезбедува слобода на движење за сите, без потреба да се поседува автомобил.⁴⁶ Социјалната димензија на јавниот превоз е предмет на дебата во многу градски управи насекаде во Европа. Во продолжение се прикажани примери за активности со кои се постигнува инклузивност во јавниот превоз.

Информативни пунктови за лица со посебни потреби во Виена

За слепите лица или за лицата со намалена мобилност, и кратко патување може да претставува значителен предизвик. Поради тоа, пристапот до превоз е исклучително важен за едно инклузивно општество. Модерните алатки и надградбата на инфраструктурата во голема мера овозможува јавниот превоз да е пристапен за сите. Главниот превозник во Виена *Wiener Linien*, вовеле неколку решенија за луѓето со посебни потреби во австрискиот главен град. Со цел полесно да добијат информации отворени се мултисензорни „информативни пунктови“ на повеќе места во метрото.

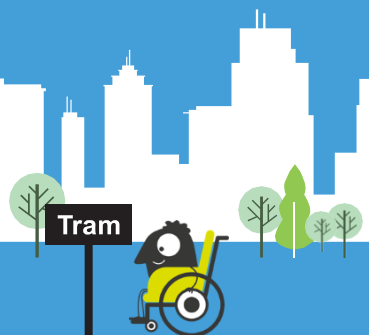
46. <https://bit.ly/2S6drQZ>





Пристап до
јавниот превоз за
лицата во
инвалидска
количка преку
воведување на
трамваи со ниски
подови

Наскоро 100%
замена на
возниот
парк



„Информативните пунктови“ овозможуваат пристап до новости и други релевантни информации преку интернет-страница која овозможува текстот да биде прочитан на глас. Овие решенија се развиени, тестирани и надградени од страна на *Wiener Linien* во соработка со Австриското здружение за поддршка на слепите лица и на лицата со пречки во видот. Оваа соработка постои веќе 20 години, и покажува кои се предностите од соработката меѓу јавните превозници и граѓанските организации⁴⁷.

Преосмислување на јавната сообраќајна инфраструктура во Краков

Инвестициите во јавниот превоз се особено важни за градовите кои секојдневно растат. Краков, кој е еден од најбрзо растечките градови во Европа исто така размислува за пристапноста. Благодарение на финансиската поддршка од ЕУ, градот Краков инвестирал во нов возен парк од 35 модерни и енергетски ефикасни трамваи со ниски подови. Застарените трамваи кои работат во сообраќајна мрежа подолга од 100 километри, постепено ќе се заменуваат со овие 35 нови и енергетски ефикасни трамваи кои се попростапни за сите⁴⁸. Новите трамваи овозможуваат лесен пристап за сите видови колички, како и за лицата во инвалидски колички.

47. <https://bit.ly/3bAmGA1> (P 315)

48. <https://bit.ly/3eJbR10>



Краков инвестира во модерни трамваи со спуштени подови со цел да ги намали емисиите и да овозможи пристап за инвалидски колички.

Се додека не се заменат сите трамваи со високи подови, се обучуваат вработените да им помагаат на лицата со посебни потреби кои ги користат главните рути. Ова се постигнува во рамките на проектот AENEAS, финансиран од ЕУ, чија цел е да се подобри мобилноста во општеството кое старее. Во рамките на друг дел од проектот се спроведува кампања за подигање на свеста кај децата и младите, со цел да се однесуваат со почит кон постарите во јавниот превоз.

49. <https://bit.ly/2W8iDoL> (P 270)

Можност за повикување превоз, дел од јавниот превоз во југозападна Холандија

Замислете да живеете во рурално подрачје и единствената автобуска линија со која можете да отидете до најблискиот град е прекината. Оваа ситуација може да стане реалност доколку сообраќајните претпријатија се соочат со предизвици, како што се недостиг на возачи, намалени приходи или кратења на буџетот. Покрај тоа услугите за „повикување превоз“ или пак за „споделување превоз“ (пример за тоа е Убер) често не се достапни во предградјата или во руралните подрачја.⁵⁰

Поради тоа, холандската покраина Зиланд од југозападниот дел од Холандија, отвори такси служба која функционира на целата територија на која возеле прекинатите автобуски линии. Корисниците може однапред да си резервираат превоз преку услугата „Haltetaxi“, која функционира како нормален автобус. Возачот запира да ги преземе лицата што резервирале превоз наместо да вози по редовната линија кога нема интерес за користење на таа линија. Услугата функционира секојдневно до 23:00, и патниците ги носи на места од кои тие можат да се вклучат во редовниот превоз.⁵¹

Што е користа од добрите мрежи за јавен превоз ако сите не можат да си ги дозволат? Ова прашање беше поставено и од градските власти на Виена во 2011 година. Од мај 2012 целата транспортна мрежа во Виена може да се користи само за 1 евро на ден, ако се купи годишен билет. Од воведувањето на годишен билет со цена од 365 евра, двојно се зголеми бројот на купени годишни билети за јавен превоз. Последните бројки покажуваат дека речиси 50% од жителите на Виена имаат ваква годишна карта.⁵² Според најновите

50. <https://bit.ly/2VImZnw>

51. <https://bit.ly/2Y9ObNC>

52. <https://bit.ly/3cltuwa>

30.000 возења
годишно
- успешна
мерка
- околу 80
патувања
дневно

92%
задоволни
корисници





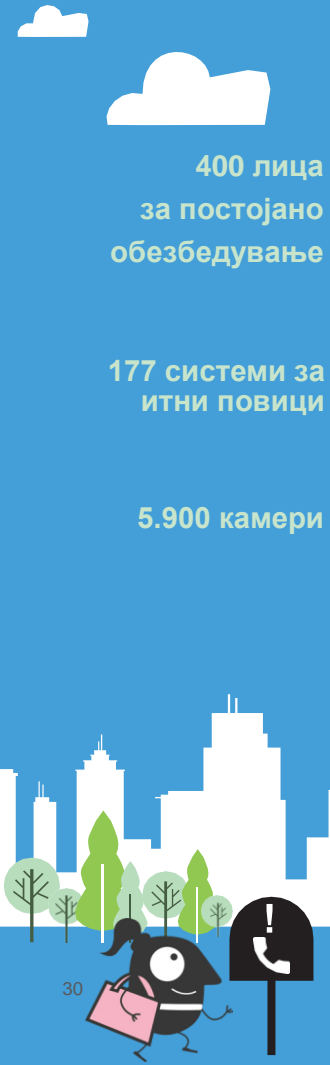
Зиланд, регион во југозападниот дел од Холандија со најмала густина на населението

процени, речиси 40% од сите патувања во Виена се со јавен превоз, а 30% се со автомобил. Покрај намалувањето на цената, градот инвестираше и во проширување на мрежите со метро и трамвај со цел и тие да се пристапни за поголем број жители на Виена.⁵³

53. <https://bit.ly/3cTYzB>

Безбедноста на жените во средствата за јавен превоз во Хамбург

Жените се ранлива група како корисници на јавниот превоз. Тие честопати се чувствуваат небезбедно во урбаните средини, особено кога нема многу патници. Поради тоа, многу оператори во Европа инвестираа во лица за обезбедување, безбедносна инфраструктура или опрема за надзор.



400 лица
за постојано
обезбедување

177 системи за
итни повици

5.900 камери

Во Германија неколку градски управи и оператори за јавен превоз презедоа иницијативи со кои ќе се зголеми безбедноста на жените. Покрај 5.900 безбедносни камери, кои веќе се поставени во возилата и на постојките во Хамбург, вработени се и 400 нови вработени кои треба да се грижат за безбедноста на жените во големата мрежа за јавен превоз⁵⁴. Покрај овие две мерки, поставени се и 177 „системи за итно повикување“. Овие системи овозможуваат директна комуникација со централната служба за безбедност и, доколку е потребно, може да се користат за повикување помош⁵⁵.

54. <https://bit.ly/2zqED6j>

55. <https://bit.ly/359ku0o>

Пристапност во јавниот превоз во Варшава

Главниот град на Полска започна иницијатива за подобрување на пристапноста во целиот град со воведување законски измени со кои се гарантира дека сите јавни места, патишта и нови градби ги исполнуваат стандардите за пристапност. По воведувањето на овие законски акти во 2017 година, беа потребни неколку години да се приспособат станиците за метро, автобуските постојки и железничките станици. Јавните инвестиции значително ја подобрија пристапноста на автобусите и на метротото за лица со намалена мобилност. Во моментот, 87% од сите автобуски постојки ги исполнуваат стандардите за пристапност. Еден од градежните проекти во Варшава е и изградбата на нови велосипедски патеки со должина од 40 километри. За да им се помогне на лицата со пречки во видот исто така беа поставени 64 семафори со звучни уреди.⁵⁶

Покрај овие обемни градежни проекти, Варшава исто така инвестира и во нови трамваи со ниски подови. Главниот град на Полска набави вкупно 273 трамваи, благодарение на што се подобри брзината и честотата на јавниот превоз.⁵⁷ Овие напори исто така беа препознаени од Европската комисија која ја награди Варшава со наградата „Град со најдобра пристапност за 2020 година“.

56. <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

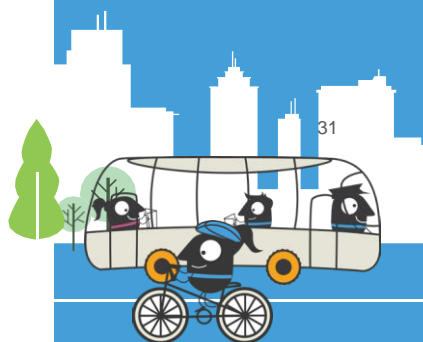
57. <https://bit.ly/2Y8wVYN>

40 километри
велосипедски
патеки

Патиштата,
јавниот простор и
зградите мора да ги
исполнуваат
правилата за
пристапност

Возовите и 30
метро станици се
пристапни за
лицата со намалена
мобилност

Сите автобуси
и 87 автобуски
постојки се
реновирани
за да ги
исполнат
стандардите за
пристапност



Намалување на товарот од зоните со ниски емисии врз лицата со низок приход во Гент

Белгискиот град Гент, на почетокот на 2020 година прогласи зона со ниски емисии⁵⁸. Покрај очекуваното намалување на загадувањето, зоните со ниски емисии може да претставуваат финансиски товар за сопствениците на возила со ниски приходи. Гент воведо единствена можност за субвенционирање со цел да се намали финансискиот товар врз лицата со ниски приходи, со тоа што им доделуваше субвенција од 1.000 евра за дизел возило и 750 евра за возило на бензин⁵⁹. Оваа субвенција ја искористија 350 жители во период од 3 години, а мерката завршува во јуни 2020 година. Градските власти очекуваат бројот на пријави да се зголеми во 2020 кога и ќе се воведо зоната со ниски емисии⁶⁰.

Фонд со
1,25 милиони евра

Поддржани
се повеќе од 350
жители

2.700 лица
може да се
пријават

58. https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190416_04334151

59. <https://bit.ly/2SbTd8f> and <https://bit.ly/2VF5XGx>

60. <https://bit.ly/3cluCQq>

EUROPEAN MOBILITY WEEK

16-22 SEPTEMBER 2020

