

SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ AMOBILITĂȚII

16-22 SEPTEMBRIE 2021

Fă mișcare. Rămâi sănătos.



ORIENTĂRI
TEMATICE



#MobilityWeek



CUPRINS

1. Siguranță și sănătate prin mobilitate durabilă

SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A **MOBILITĂȚII** este un program în plină desfășurare

Cum puteți participa?

Campania SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A **MOBILITĂȚII** aniversează 20 de ani

Conexiuni cu alte inițiative din UE

Subiectele de discuție din acest an

2. Sănătatea mintală

DATE ȘI CIFRE

Mobilitatea activă are un rol esențial asupra sănătății

Transport la tarife accesibile, pentru participare și integrare socială

Zonele de recreere din mediile urbane

Combaterea zgomotului și a poluării aerului

BUNE PRACTICI

Asigurarea de spații corespunzătoare

Orașul la distanță de 15 minute

Strategii de reducere a zgomotului produs de traficul rutier și a poluării atmosferice

3. Sănătatea fizică

DATE ȘI CIFRE

Calitatea aerului

Mobilitatea activă

Micromobilitatea

BUNE PRACTICI

Reducerea emisiilor în zonele centrale ale orașelor

Limitarea accesului automobilelor în zonele centrale ale orașelor

Combinarea măsurilor în cadrul unui plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD)

Eliberarea zonelor urbane, pentru a permite o mobilitate activă

Încurajarea mobilității active

4. Măsuri de siguranță

DATE ȘI CIFRE

Mai multă siguranță pentru persoanele cu dizabilități

Creșterea siguranței rutiere

Siguranță pentru bicicliști și pietoni

Reglementări privind siguranța deplasării pe trotinete electrice

BUNE PRACTICI

Atenție acordată grupurilor vulnerabile

Creșterea gradului de conștientizare prin schimbarea perspectivei

Schimb deschis de opinii cu persoanele cu dizabilități, care promovează empatia

Amenajarea de zone pietonale

Măsuri de calmare a traficului rutier și scăderea limitelor de viteză în orașe

5. Răspunsul la pandemia de COVID-19

DATE ȘI CIFRE

Restabilirea încrederii în transportul public

Tranziția către mobilitatea activă

O mai bună calitate a aerului

BUNE PRACTICI

Măsuri de siguranță în mijloacele de transport în comun

Mobilitatea activă în timpul pandemiei de COVID-19

Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD)

Autori

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1

Siguranță și sănătate prin mobilitate durabilă

Tema anuală pentru SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ MOBILITĂȚII din anul 2021 este „Siguranță și sănătate prin mobilitate durabilă”. Tema aleasă în acest an dorește să aducă un tribut dificultăților cu care s-au confruntat Europa - și întreaga lume - în timpul pandemiei de COVID-19. De asemenea, reflectă și oportunitățile de schimbare care rezultă din această criză sanitară fără precedent în Europa.

Orașele și administrațiile urbane au elaborat, în mod creativ, răspunsuri adaptate în contextul pandemiei. În acest an, SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ MOBILITĂȚII dorește să evidențieze capacitatea de adaptare a orașelor, precum și realizările acestora, în încercarea de a continua în același ritm. Acțiunile începute anul trecut, printre care o mai mare mobilitate activă și utilizarea mijloacelor de transport cu emisii scăzute sau cu emisii zero, necesită o promovare suplimentară.



SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII este un program în plină desfășurare

Deși îngrijorările legate de COVID-19 au reprezentat o preocupare majoră pentru agențiile de transport, oficialii administrativi, administrațiile regionale și întreprinderile private, programul SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII a înregistrat în anul 2020 al doilea cel mai mare număr de participanți - aproape 3 000 de orașe, din 53 de țări. În prezent, campania dorește să-i motiveze pe toți foștii și viitorii participanți să participe la cea de-a 20-a ediție a programului SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII, cu sloganul „Fă mișcare. Rămâi sănătos.” Oamenii sunt încurajați să-și mențină sănătatea fizică și mintală, explorând în același timp frumusețea orașului, a regiunii sau a țării în care locuiesc și respectând mediul și sănătatea celorlalți atunci când aleg un mijloc de transport.

Cum puteți participa?

Autoritățile locale, instituțiile de învățământ, întreprinderile și organizațiile neguvernamentale (ONG-uri) pot participa în multiple moduri la programul SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII. Puteți participa în săptămâna de desfășurare a campaniei, între 16 și 22 septembrie, și puteți transmite PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU MOBILITATE cu privire la inițiativele de mobilitate durabilă din cursul anului. Vă invităm să publicați în rețelele sociale toate acțiunile pe care le întreprindeți în domeniul sănătății, siguranței și transportului durabil, și să marcați secretariatul campaniei, astfel încât să ne parvină aceste informații. Puteți consulta pagina campaniei la adresa (www.mobilityweek.eu), precum și canalele oficiale de pe rețelele de socializare: Facebook, Twitter și Instagram.

Follow the campaign:   

Orașul, întreprinderea sau ONG-ul dvs. au realizări exemplare și extraordinare în domeniul mobilității urbane durabile? Aveți posibilitatea să primiți un premiu de excelență, în cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII. PLANUL DE ACȚIUNE PENTRU MOBILITATE propus de dumneavoastră poate fi inclus într-un webinar susținut la nivelul Uniunii Europene și într-un concurs pe rețelele de socializare, astfel încât să fie mediatizat la o scară și mai largă.

De asemenea, vă încurajăm să candidați la Premiile pentru Mobilitate Urbană Durabilă, acordate anual: Premiile din cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII, acordate municipalităților mici și mari, Premiul pentru planificarea mobilității urbane durabile (Premiul PMUD) și Premiul pentru siguranță rutieră urbană în UE. Premiile din cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII acordate municipalităților mari și mici se acordă pentru realizările excepționale ale acestora în săptămâna de desfășurare a campaniei (16-22 septembrie). Premiul PMUD se acordă pentru realizarea unui plan de mobilitate urbană durabilă, bazat pe orientările PMUD ale Comisiei Europene. Premiul pentru siguranță rutieră urbană în UE se acordă pentru realizările exemplare și inovatoare ale autorităților locale, în sensul creării unui mediu urban mai sigur. Puteți găsi mai multe informații pe pagina web a campaniei.



În acest an aniversăm două decade ale unei campanii pan-europene de succes, care continuă să susțină inițiativele locale, în efortul lor de a face orașele mai sigure, mai verzi, mai deschise și mai accesibile.

Încă de la începutul mileniului, mii de instituții, întreprinderi, ONG-uri, orașe și aglomerări urbane au participat la campania SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII, contribuind astfel la transformarea mediului urban într-un loc mai bun. La începutul acestui parcurs, UE avea numai 15 state membre. Cumpărarea de bilete de tren de pe internet era un concept nou, iar telefoanele inteligente și internetul mobil existau doar în vesele noastre cele mai îndrăznețe. 20 de ani mai târziu, ne putem deplasa în orașe plătind o singură dată, prin utilizarea unor soluții de tip „mobilitatea as a service” (aplicații mobile pentru transport) sau putem chema un taxi atingând un buton dintr-o aplicație pentru telefoane inteligente. O altă posibilitate pe care o avem este să luăm un e-scuter în regim partajat. Putem naviga folosind aplicații de hărți coordonate prin GPS, în timp ce ascultăm muzică de pe internet la căști fără fir, pe tot teritoriul Uniunii Europene pentru o mică parte din costurile anterioare. Deși tehnologia ne-a schimbat tuturor viața în ceea ce privește mobilitatea urbană, provocările reprezentate de poluare și de o mobilitate sigură și durabilă rămân aceleași.

Conexiuni cu alte inițiative din UE

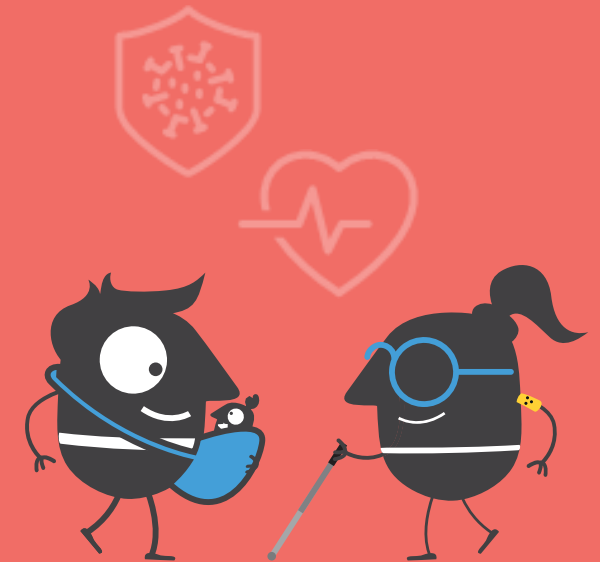
Deși campania SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII este organizată anual în perioada 16-22 septembrie, există și alte inițiative majore ale UE care fac parte integrantă din ciclul anual european, inclusiv Săptămâna verde europeană, Săptămâna europeană a energiei durabile, Zilele europene pentru cercetare și inovare, Anul european al căilor ferate, Săptămâna europeană a sportului și campania asociată HealthyLifestyle4All („Un mod de viață sănătos pentru toți”), Săptămâna europeană pentru îmbătrânire activă și sănătoasă. În cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII vor fi publicate exemple de PLANURI DE ACȚIUNE PENTRU MOBILITATE, pe pagina dedicată campaniei sau pe canalele de rețele sociale aferente acestor campanii tematice ale UE.

Această inițiativă europeană susține utilizarea transportului public de către toată lumea, ca o soluție de mobilitate eficientă, cu tarife accesibil și cu emisii scăzute. Această convingere fermă a fost ilustrată în materialul video #LovePublicTransport, difuzat când pandemia de COVID-19 era la apogeu. Prin urmare, SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII este strâns legată de Anul european al căilor ferate 2021, deoarece scopul lor comun este să încurajeze persoanele să se deplaseze în mod durabil. Căile ferate sunt unul dintre cele mai sigure și mai durabile mijloace de transport pe întregul continent. În cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII, orașele participante sunt încurajate să facă o corelație și cu Anul european al căilor ferate și să promoveze călătoriile cu trenul în săptămânii de desfășurare a campaniei.

De asemenea, în cadrul campaniei, orașele sunt încurajate să semneze Pactul climatic european și să construiască o Europă mai verde împreună. Fiind parte a Pactului verde european, Pactul climatic oferă o platformă pentru partajare de informații, pentru dezbateri și pentru acțiuni care să combată criza climatică, oferind asistență care să permită dezvoltarea și consolidarea inițiativelor europene și a acțiunilor de soluționare a problemelor climatice.

Subiectele de discuție din acest an

În concordanță cu tema din acest an, „Siguranță și sănătate prin mobilitate durabilă”, cele patru subiecte principale sunt sănătatea mintală și fizică, siguranța și răspunsul la pandemia de COVID-19. În cele ce urmează, veți găsi o prezentare pe scurt a datelor și a cifrelor, precum și exemple de cele mai bune practici în legătură cu fiecare dintre aceste subiecte. Nu este o coincidență că sănătatea mintală este un subiect prioritar, întrucât SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII susține acordarea unei atenții sporite relației dintre sănătatea mintală și mobilitatea urbană, un aspect care a devenit tot mai important în timpul pandemiei. Un alt subiect prioritar este sănătatea fizică, ce include și impactul poluării aerului și al poluării fonice, precum și avantajele mobilității active. Subiectul siguranței aduce în discuție realizările recente privind siguranța transporturilor, integrarea persoanelor cu mobilitate redusă și măsuri ample de siguranță rutieră în mediul urban. În această secțiune este inclus și răspunsul administrațiilor urbane la pandemia de COVID-19, evidențiind aspectele pozitive ale pandemiei în ceea ce privește mobilitatea urbană, precum și importanța restabilirii încrederii în transportul public.



2

Sănătatea mintală

DATE ȘI CIFRE

Sănătatea mintală este unul dintre subiectele principale ale temei din acest an și subliniază un aspect care este adesea neglijat: transportul public poate influența în mod semnificativ starea sănătății mentale a persoanelor, precum și starea lor de bine.

Transportul public le permite oamenilor să realizeze legături și să relaționeze cu ceilalți, să aibă acces la oportunități profesionale și educaționale, precum și la activități de petrecere a timpului liber în afara caselor lor, oferindu-le o mai mare flexibilitate. De asemenea, transportul public le permite persoanelor în vârstă să aibă un stil de viață activ în cadrul comunităților lor, iar cercetările au arătat că politicile de transport adaptate persoanelor în vârstă (cum ar fi abonamentele de transport gratuite) sunt asociate cu un grad mai mare de utilizare a transportului public în rândul persoanelor în vârstă și contribuie la reducerea simptomelor de depresie și a sentimentului de singurătate. Acest aspect a fost subliniat ca un factor important în timpul Săptămânii europene pentru îmbătrânire activă și sănătoasă. În plus, s-a arătat că intervalele de deplasare mai scurte îmbunătățesc starea de bine, în timp ce naveta care durează între 60 și 90 de minute are cel mai negativ impact asupra stării psihice a persoanelor.

Starea de anxietate cauzată de mulțimile mari de oameni sau de informațiile insuficiente privind deplasarea poate avea ca efect o stare mentală alterată. Faptul că oamenii au putut să se deplaseze a fost întotdeauna esențial pentru ca aceștia să poată trăi o viață sănătoasă și împlinită. Într-o situație de pandemie, orașele trebuie să depună eforturi și mai mari ca să creeze zone urbane în care locuitorii lor să se poată deplasa în mod durabil și în siguranță, ori de câte ori doresc acest lucru.



Deplasările care durează între 60 și 90 de minute au cel mai mare impact asupra sănătății



Mobilitatea activă are un rol esențial asupra sănătății

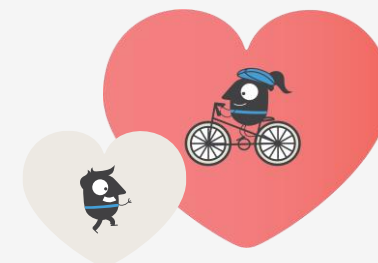
Pe lângă faptul că îmbunătățesc starea de sănătate, mersul pe bicicletă și plimbările sunt extrem de benefice și pentru starea psihică a persoanelor. Mai multe studii arată că o mobilitate activă reduce depresia, anxietatea și alte probleme de sănătate mintală. Mișcarea, prin efectuarea de plimbări sau prin mersul cu bicicleta, crește fluxul sanguin, determină eliberarea de endorfine și reduce nivelurile generale de stres. Chiar și o plimbare de 30 de minute pe zi sau o deplasare zilnică cu bicicleta pot contribui la o mai bună sănătate mintală. Exercițiul fizic poate îmbunătăți starea generală a persoanelor, precum și calitatea somnului lor, reducând stresul, anxietatea și starea de epuizare. Persoanele active din punct de vedere fizic au un risc mai redus cu până la 30% de depresie, iar persoanele deprimare care rămân active se recuperează mai ușor.

Orașele care organizează campanii de ciclism sau de plimbări pe jos au locuitori mai fericiți, mai sănătoși, mai educați și mai stabili din punct de vedere economic. Este posibil ca acești indicatori să aibă legătură cu stilul de viață al persoanelor care utilizează în mod frecvent mijloace de transport durabile și sănătoase în viața de zi cu zi. Majoritatea autorităților locale care înțeleg importanța integrării mobilității active în cadrul planului de mobilitate locală pot să adopte și alte abordări sociale inovatoare. Locuitorii din orașele în care se promovează mersul pe bicicletă sau plimbările pe jos pot crea legături și pot efectua activități împreună cu persoane care practică aceeași activitate. Mersul pe bicicletă și plimbările pe jos ajută la crearea unui spirit al comunității și a unui sentiment de unitate.

Transport la tarife accesibile, pentru participare și integrare socială

Faptul că în orașe tarifele de transport sunt tot mai mari face ca persoanele în vârstă să rămână în zonele metropolitane și în împrejurimi. Suburbiile în care se poate ajunge numai cu mașina pot contribui la marginalizarea celor care nu au mașină, în special tinerii și persoanele în vârstă. Izolarea socială și lipsa interacțiunii cu comunitatea sunt asociate cu o stare de sănătate mai precară. Studiile au arătat o asociere clară și semnificativă între frecvența deplasărilor/a activităților efectuate și riscul de excluziune socială. O mai bună mobilitate poate reduce riscul de excluziune socială. Un transport public mai eficient, care să permită efectuarea de noi deplasări este subestimat, iar valoarea acestuia pentru comunitate în ansamblul ei merită o recunoaștere mai mare. Conform recomandărilor făcute de C40 Cities (o rețea globală de orașe care au o abordare comună în privința reducerii încălzirii globale), orașele ar trebui să construiască rețele integrate, care să asigure un transport public accesibil și la tarife rezonabile, prin analizarea rutelor de deplasare, stabilirea unui sistem unic de tarife și crearea de operațiuni integrate. Studiile au arătat că probabilitatea ca persoanele care consideră că transportul public este „bun” să aibă acces la servicii publice, cum ar fi centrele medicale, supermarketurile sau instituțiile de educație, este de trei ori mai mare în comparație cu persoanele care consideră că transportul public este „de proastă calitate”. De asemenea, probabilitatea ca aceste persoane să declare că se simt stresate, nemulțumite sau că se confruntă cu probleme de sănătate mintală este mai redusă.

Pe lângă transportul public de masă, transportul public activ și nemotorizat joacă și el un rol în amplificarea incluziunii sociale și a stării de bine. Cartierele cu piste pentru pietoni încurajează deplasările pe jos și cu bicicleta, oferind mai multe posibilități de interacțiune între vecini și intensificând sentimentul de apartenență la comunitate în rândul locuitorilor, oferind astfel avantaje atât pentru sănătatea mintală, cât și pentru cea fizică.



Chiar și o plimbare pe jos de 30 de minute sau o excursie de o zi cu bicicleta pot ajuta la îmbunătățirea sănătății mintale

Zonele de recreere din mediile urbane (parcuri, spații verzi, zone pentru pietoni și zone fără automobile)

Studiile au arătat, în mod sistematic, că există legături între spațiile verzi și sănătatea mintală și o stare generală bună. Un studiu cu 10 000 de participanți din Regatul Unit a concluzionat că, în cazul comunităților care locuiesc în zone urbane mai verzi s-au raportat statistic mai puține afecțiuni mentale și niveluri mai ridicate ale stării de bine după adaptarea la variațiile socio-economice de la nivel individual și regional.

02. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
03. <https://www.walkingforhealth.org.uk/get-walking/why-walk/healthy-minds>
04. <https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/>
05. <http://bic.asn.au/information-for-moving-people/social-inclusion-and-public-transport>
06. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US
07. [Access to Transport and Life Opportunities \(publishing.service.gov.uk\)](https://www.gov.uk/government/publications/access-to-transport-and-life-opportunities)
08. https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health

Centre for Mental Health and Urban Design (Centrul pentru sănătate mintală și planificare urbană) din Regatul Unit a identificat patru subiecte importante pentru sănătatea mintală, desemnate prin acronimul GAPS: spațiile verzi, spațiile pentru activități, spațiile pentru viață socială și spațiile sigure. Există o legătură clară între spațiile verzi accesibile și starea generală pozitivă și o mai bună sănătate mintală. Zonele verzi din apropierea locuinței pot îmbunătăți starea de spirit a persoanelor și pot constitui o motivație pentru efectuarea de exerciții fizice sau pentru inițierea de interacțiuni naturale. Persoanele ar trebui să aibă o expunere constantă și regulată la natura urbană, în cadrul rutinei lor zilnice, spre exemplu zone cu emisii scăzute, reducerea spațiilor de parcare prin transformarea lor în zone verzi și piste mai largi pentru pietoni, unde se pot efectua exerciții fizice și unde se poate socializa.



Combaterea zgomotului și a poluării aerului

„Zgomotul excesiv afectează grav sănătatea umană și interferează cu activitățile zilnice ale persoanelor, desfășurate la școală, la locul de muncă, acasă și în timpul liber. Zgomotul poate perturba somnul, poate avea efecte cardiovasculare și psihosomatice, poate reduce performanțele și poate provoca nervozitate și schimbări ale comportamentului social” – conform Organizației Mondiale a Sănătății. Un procent de 20% din populația Europei este expus la niveluri de zgomot pe termen lung, care îi afectează sănătatea. Acest procent corespunde unui număr de peste 100 de milioane de oameni în Europa. Peste 1,6 milioane de ani de viață sănătoasă sunt pierduți în fiecare an din cauza poluării fonice – al doilea cel mai mare impact asupra mediului în Europa, după poluarea aerului. Unul din cinci europeni este expus în mod regulat în timpul nopții la niveluri de sunet care i-ar putea afecta semnificativ sănătatea. Inițiativele europene, cum ar fi Săptămâna verde europeană, care se desfășoară în acest an între 3 mai și 13 iunie în mai multe țări europene, au ca scop să tragă un semnal de alarmă cu privire la aceste pericole importante pentru sănătate.

În prezent, traficul rutier contribuie substanțial la concentrarea poluanților atmosferici în orașele europene. Deși în baza normelor standardelor europene de emisii pentru autovehicule (standardele Euronorm) se reduc emisiile de gaze de eșapament, ceea ce va avea un efect pozitiv asupra calității aerului până în anul 2030,

concentrațiile de NO₂ și PM vor continua să aibă un impact negativ. Nivelurile de expunere la acești poluanți sunt relativ ridicate în orașe, unde putem vedea ce impact semnificativ are poluarea aerului asupra sănătății publice. Poluanții atmosferici, în special particulele în suspensie și oxizii de azot, au fost asociați cu o sănătate mintală precară, ducând la declanșarea simptomelor de depresie și la înrăutățirea afecțiunilor depresive grave, în cazul expunerii prelungite. Instituțiile Uniunii Europene au în obiectiv revizuirea Directivei privind calitatea aerului, care datează din anul 2004. În cadrul Pactului verde european se discută o revizuire a pragurilor pentru emisii, astfel încât acestea să fie mai bine aliniate cu recomandările OMS. Această revizuire va avea la bază A doua evaluare prospectivă privind aerul curat, care a fost publicată la începutul anului 2021. Acest lucru poate reduce semnificativ pragurile de emisii în Europa în următorii ani.



20%

din populația Europei este expusă la niveluri de zgomot dăunătoare pe termen lung

- https://www.researchgate.net/publication/315864757_Urban_Design_and_Mental_Health
- <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise>
- <https://www.eea.europa.eu/articles/noise-pollution-is-a-major>
- <https://www.eugreenweek.eu/>
- CE Delft 2020, Air pollution and transport policies at the city level, Module 2: policy perspectives, Delft: CE Delft.*
- <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412018305932>
- https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature_en

BUNE PRACTICI

Există multiple modalități de proiectare a orașelor astfel încât activitatea fizică să fie integrată în viața de zi cu zi a locuitorilor lor, oferindu-le astfel o stare mintală mai bună. De la înlesnirea unui transport activ, sigur, accesibil și convenabil, și până la amplasarea de săli de gimnastică în aer liber, pot fi întreprinse acțiuni care să ajute la integrarea exercițiilor fizice și a interacțiunii sociale, în vederea promovării sănătății mentale.

Oamenii beneficiază de sentimentul de siguranță și de confort atunci când se deplasează prin cartierul lor, iar planificarea urbană contribuie mult la acest lucru. O iluminare stradală și o monitorizare corespunzătoare, reperi distincte care ajută persoanele care suferă de demență să se deplaseze prin cartier, precum și o proiectare centrată pe om a spațiilor rezidențiale și comerciale, dar și a rutelor economice, sunt bune exemple de intervenții importante în planificarea urbană.



Asigurarea de spații corespunzătoare

În cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII, desfășurată pe parcursul ultimilor 20 de ani, a fost organizată o gamă largă de activități locale care să promoveze plimbările pe jos și deplasările cu bicicleta în zonele urbane. Autoritățile locale organizează Zile fără mașini, închizând o parte din centrul orașului pentru vehiculele private și folosind spațiul astfel eliberat pentru diverse evenimente de promovare a mobilității urbane durabile. Orașul Varna din Bulgaria a organizat în anul 2020 o Zi fără mașini, în care traficul a fost interzis pe promenada principală timp de o zi, iar străzile au devenit zone de divertisment pentru ca localnicii să se bucure împreună de diverse activități fizice. Alături de orașul bulgar, mii de orașe din Europa și nu numai au organizat Zile fără mașini și alte activități similare de reducere a traficului, ca parte a campaniei, pentru a evidenția lipsa de spațiu pentru mobilitatea activă și interacțiunea socială.

Proiectul de cercetare și inovare Orizont 2020 MORE dezvoltă concepte de proiectare care să încurajeze activitatea stradală și să reducă dominația traficului, luând în considerare nevoile tuturor celor care utilizează drumurile, inclusiv ale adeptilor mobilității active și ale pietonilor. Proiectul MORE vede străzile ca pe niște „ecosisteme”, în orașe pilot precum Budapesta, Constanța și Lisabona, și testează instrumentele de proiectare a spațiului rutier în diverse scopuri, cum ar fi deplasarea, cumpărăturile, socializarea și activitățile recreative.

Orașul la distanță de 15 minute

„Orașul la distanță de 15 minute” le oferă locuitorilor săi posibilitatea să găsească tot ce au nevoie la distanță scurtă de casă, parcursă pe jos sau cu bicicleta. Acest lucru înseamnă că oamenii restabilesc legătura cu zona în care locuiesc, iar viața orașului și serviciile sunt descentralizate. Conceptul „Orașul la distanță de 15 minute” își are originea la Paris, unde administrația municipală și-a propus să le ofere parizienilor tot ceea ce au nevoie în imediata apropiere a casei, astfel încât să se asigure o „transformare ecologică” a capitalei într-o serie de cartiere individuale. În acest fel s-ar reduce poluarea și stresul, creându-se cartiere mixte din punct de vedere social și economic și îmbunătățindu-se calitatea generală a vieții pentru locuitori și vizitatori.

Orașul Vitoria-Gasteiz din Spania, distins cu titlul de Capitală verde europeană în anul 2012, depune eforturi de zeci de ani ca să creeze zone verzi în centru și o Centură Verde în jurul acestuia. 98% dintre locuitori locuiesc la mai puțin de 3 km de Centura Verde, un proiect amplu, care conectează spațiile verzi și înconjoară întregul oraș. Centura Verde a devenit nu numai o zonă importantă pentru biodiversitate, ci și o destinație populară de recreere, oferind spațiu pentru activități fizice, întâlniri sociale și interacțiune cu natura, cum ar fi observarea păsărilor și agricultura ecologică. Măsurile de ecologizare din orașul Vitoria-Gasteiz sunt în concordanță cu strategiile pentru oferirea unor mijloace de transport mai durabile.



Unele orașe din Suedia intenționează să meargă chiar mai departe, și să devină „orașe la distanță de 1 minut”. Ideea a apărut la Stockholm, dar și alte orașe din țară intenționează să se alăture acestei inițiative, care implică amplasarea de mobilier prefabricat din lemn în locurile de parcare neocupate de pe străzi. Comunitatea locală are un cuvânt de spus în procesul de proiectare și de dezvoltare a mobilierului. Această activitate stimulează sentimentul de apartenență la comunitate și contribuie la transformarea cartierului, prin eliberarea străzilor de traficul vehiculelor cu motor.

16. <https://www.roadspace.eu/>

17. <https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign>

18. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit_final.pdf

19. [Swedish cities aim to become 1-minute cities | TheMayor.EU](#)

Strategii de reducere a zgomotului produs de traficul rutier și a poluării atmosferice

Proiectul Phenomena (Evaluarea beneficiilor potențiale pentru sănătate ale măsurilor de reducere a zgomotului în UE), finanțat de Uniunea Europeană, are ca scop identificarea de măsuri care reduc povara pe care o reprezintă zgomotul ambiental asupra sănătății. Constatările inițiale sugerează că efectele poluării fonice excesive ar trebui luate în considerare atunci când se realizează planificarea urbană. Printre soluțiile potențiale se numără strategiile de reducere a vitezei pentru întregi zone urbane sau utilizarea clădirilor comerciale ca bariere fonice. Tranziția către prevenirea zgomotului, prin sprijinirea utilizării mijloacelor de transport durabile, cum ar fi mersul pe jos și cu bicicleta, este crucială în vederea obținerii unei reduceri a zgomotului pe termen lung, extrem de necesară. Printre soluții se numără reglementările privind accesul autovehiculelor în zonele urbane, zonele pietonale, reducerea limitelor de viteză în zonele urbane și facilitarea utilizării mijloacelor de transport pentru o mobilitate activă.

Proiectul Interreg CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning – Inovarea în materie de „autostrăzi” pentru biciclete, pentru transportul inteligent al persoanelor și planificarea teritoriului), finanțat de Uniunea Europeană, a dezvoltat și a promovat „autostrăzile” pentru biciclete ca o soluție eficientă și rentabilă, cu emisii reduse de carbon, pentru deplasarea la și de la locurile de muncă din mediul urban. În cadrul proiectului au fost elaborate soluții care pot ajuta

orașele și regiunile să creeze „autostrăzi” pentru biciclete ca nouă formă de mobilitate. Astfel de soluții pot depăși barierele fizice și comportamentale care îi împiedică pe navetiști să folosească „autostrăzile” pentru biciclete și pot maximiza utilizarea sinergică a acestor „autostrăzi” și a altor mijloace de transport.

Poluarea aerului cauzată de transportul din zonele urbane, se poate reduce în principal prin limitarea sau interzicerea traficului poluant. Conceptul „super-cartierelor” din Barcelona, care constă în crearea unor zone fără mașini prin redirectionarea traficului astfel încât să ocolească mai multe cartiere, a dus la reduceri semnificative ale zgomotului și ale poluării aerului în oraș de la implementarea sa, în anul 2016. Autoritățile locale au în vedere acum o extindere majoră a conceptului, iar în următorul deceniu Barcelona intenționează să transforme întreaga zonă centrală într-o zonă mai ecologică, prietenoasă cu pietonii și bicicliștii, din care vehiculele private au fost eliminate aproape în totalitate. Au fost depuse eforturi similare și în capitala spaniolă Madrid, unde a fost creată o zonă cu emisii scăzute (LEZ), ca parte a Planului de mobilitate urbană durabilă (PMUD). Impactul semnificativ a fost reprezentat de o reducere cu 15% a poluării cu dioxid de azot, în doar trei luni de la crearea zonei cu emisii scăzute (LEZ) .

Mai multe orașe din România, printre care Iași, Sibiu, Sighetu Marmăției, Suceava, Târgu Mureș și Pitești, au comandat recent autobuze electrice moderne, cu emisii zero, în contextul în care municipalitățile adoptă soluții mai ecologice pentru extinderea flotei de transport public și pentru oferirea unor servicii mai extinse pentru cetățeni. Potrivit unui studiu recent publicat de C40, investițiile ecologice substanțiale în transportul public pot reduce poluarea aerului cauzată de transporturi cu până la 45% și pot reduce emisiile generate de transportul urban cu mai mult de jumătate până în anul 2030. În baza noii Strategii pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă a Comisiei Europene, 100 de orașe europene vor deveni neutre din punct de vedere climatic și cel puțin 100 de milioane de vehicule cu emisii zero vor circula pe drumurile europene, pentru a îndeplini obiectivele privind calitatea aerului și climă pe întreg continentul, ca parte a Pactului verde european.



20. https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Phenomena_project_summary.pdf
21. <https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/>
22. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf (P13)
23. <https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf>

3

Sănătatea fizică

În cadrul unei tradiții îndelungate de promovare a mobilității active ca parte a agendei campaniei **SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ MOBILITĂȚII**, sănătatea fizică este o altă componentă de bază a mobilității urbane durabile. În plus, este important și să se reducă la minimum efectele negative legate de trafic, cum ar fi emisiile de gaze de eșapament.

DATE ȘI CIFRE

Calitatea aerului

Impactul negativ al poluării atmosferice este confirmat de studii recente ale Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), care estimează că în fiecare an se înregistrează 376 000 de decese premature în UE27+Regatul Unit cauzate în mod direct de poluarea cu particule fine. Cu toate acestea, numărul deceselor cauzate de poluare s-a redus la jumătate în ultimii 30 de ani. Se pot observa schimbări semnificative în urma reducerii poluării aerului, a utilizării soluțiilor de mobilitate activă, a noilor mijloace de transport, cum ar fi bicicletele electrice, precum și a eforturilor de extindere a zonelor pietonale urbane și a spațiilor verzi. Orașe europene precum Copenhaga și Amsterdam s-au angajat să-și înlocuiască întreaga flotă de transport public cu vehicule electrice până în anul 2030. În plus, orașul Viena a optat pentru utilizarea de autobuze cu combustibil alternativ, în combinație cu măsuri de încurajare a utilizării transportului public, ceea ce a dus la creșterea la 39% a gradului de utilizare a transportului public, în condițiile în care acesta generează doar 6% din emisiile de CO₂ generate de mijloacele de transport din oraș.



376k

de decese premature sunt cauzate anual de poluarea cu particule fine – o scădere cu 50% față de anul 1990





Cei care se deplasează cu bicicleta prezintă un risc cu 46% mai mic de a dezvolta boli de inimă și un risc cu 45% mai mic de a dezvolta cancer

6x

Vânzările de biciclete au crescut de șase ori în ultimul deceniu

Grupa de vârstă 65 - 69 ani deține cel mai mare număr de biciclete electrice

Mobilitatea activă

Mobilitatea activă, în locul vehiculelor de pasageri, poate avea două efecte pozitive: o mai bună sănătate fizică și reducerea emisiilor de gaze de eșapament. Un studiu realizat timp de cinci ani în Regatul Unit a concluzionat că cei care fac naveta cu bicicleta au un risc de deces din cauza afecțiunilor cardiace mai mic cu 52% și un risc de deces din cauza cancerului mai mic cu 40%. De asemenea, s-a constatat că subiecții testați aveau un risc cu 46% mai mic să dezvolte afecțiuni cardiace și un risc cu 45% mai mic să dezvolte cancer.

Din punct de vedere economic, un stil de viață sedentar nu numai că dăunează sănătății, dar aduce și o pierdere economică globală de peste 80 de miliarde de euro pe an pentru Uniunea Europeană. Planul european de combatere a cancerului urmărește să reducă numărul deceselor provocate de apariția cancerului cauzat de poluarea mediului, pe lângă alți factori de risc. Planul este în strânsă legătură cu Pactul verde și cu Planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării din cadrul acestuia, pentru a intensifica acțiunile desfășurate în statele membre împotriva poluanților, în vederea obținerii unui aer mai curat prin îmbunătățirea monitorizării, a procesului de modelare și a planurilor specifice privind calitatea aerului.

Mobilitatea redusă poate avea un impact semnificativ și asupra persoanelor în vârstă, o provocare care a fost identificată în cadrul Săptămânii europene pentru îmbătrânire activă și sănătoasă. Această inițiativă europeană abordează această problemă prin proiectul „Connected Vitality” finanțat de Uniunea Europeană. O mai mare atenție este acordată ciclismului în cadrul campaniei **SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII**. Pe lângă transformările structurale, și progresul tehnologic poate încuraja mobilitatea activă. Multe persoane în vârstă consideră că mersul pe bicicletă este mai solicitant din punct de vedere fizic, astfel încât o creștere a numărului de biciclete electrice disponibile la prețuri mai accesibile poate fi benefică pentru această categorie de vârstă. Se poate observa o creștere generală a cererii, întrucât vânzările au crescut de șase ori în decurs de un deceniu și se preconizează că se vor dubla din nou între anii 2020 și 2025. Conform unor studii recente din Germania, categoria de vârstă cuprinsă

între 65 și 69 de ani deține cel mai mare număr de biciclete electrice, respectiv 16%. Jumătate din toate deplasările cu bicicleta electrică din Germania sunt efectuate de persoane cu vârste de peste 60 de ani, iar 29% din toate deplasările cu bicicleta electrică sunt efectuate de persoane cu vârste de peste 70 de ani. Distanțele zilnice parcurse cu bicicleta electrică de categoriile de vârstă menționate sunt cu patru până la opt kilometri mai lungi decât cele parcurse cu bicicletele „obișnuite”, ceea ce reprezintă o creștere de 70%.

Micromobilitatea

Pe lângă bicicletele electrice, o altă tendință recentă este reprezentată de bicicletele și scuterele electrice în regim „free-floating” (independente de puncte de staționare fixe), amplasate în zonele centrale ale orașelor din Europa, cunoscute sub numele de soluții de micromobilitate. Acestea pot fi considerate o soluție rapidă și nepoluantă pentru reducerea emisiilor în zonele centrale ale orașelor, oferind în același timp o alternativă rapidă pentru a ajunge la destinație. Evaluările Interreg din București indică faptul că furnizorul local de scutere electrice „Flow” susține că fiecare vehicul reduce emisiile cu până la 3 500 kg de carbon în timpul ciclului său de viață. Atingerea sau nu a unor astfel de cifre depinde de durabilitatea și de durata de utilizare a scuterelelor. Potrivit unui studiu, scuterele electrice au o durată de utilizare activă de numai 28 de zile până în momentul în care sunt casate. Cu toate acestea, trebuie subliniat faptul că bicicletele sau scuterele electrice au zero emisii de gaze de eșapament și îmbunătățesc oferta de mobilitate în mediul urban. Atât timp cât vehiculele sunt întreținute și reparate, iar colectarea lor se face respectând mediul înconjurător, aceste soluții pot oferi o alternativă viabilă.

25. https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241

26. [https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20\(June%202015\).pdf](https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf)

27. https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf

28. <https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/>

29. https://www.researchgate.net/publication/324467512_Older_E-bike_Users_Demographic_Health_Mobility_Characteristics_and_Cycling_Levels

30. <https://www.interregeurope.eu/e-mopoli/news/news-article/10851/news-micromobility-bucharest-sustainable-transport/>

31. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich>

32. <https://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet/emissionen/co2-bilanz-von-e-scooter-sharing-ermittelt/17843334>

Reducerea emisiilor în zonele centrale ale orașelor

Reducerea emisiilor în zonele centrale ale orașelor europene este benefică pentru o viață sănătoasă. Un exemplu extraordinar, care a fost totodată recunoscut ca un exemplu de PLAN DE ACȚIUNE PENTRU MOBILITATE în cadrul campaniei SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ MOBILITĂȚII, este inițiativa Park & Ride a companiei Q-Park. Acest furnizor privat de servicii de parcare din Belgia oferă o reducere de peste 50% la parcare din gara Antwerpen-Berchem, în fiecare weekend. Parcare este amplasată în mod convenabil pe șoseaua de centură, pentru a reduce utilizarea autoturismelor în centrul orașului.

Limitarea accesului automobilelor în zonele centrale ale orașelor

Reglementările temporare sau permanente privind accesul autovehiculelor în zonele urbane (UVAR) reprezintă o altă măsură de limitare a traficului auto în zonele centrale ale orașelor. Acestea variază de la restricții temporare, până la limitarea accesului în anumite zone la vehiculele cu emisii reduse, sau chiar o interdicție de acces pentru toate vehiculele private în anumite zone. Implementarea UVAR poate fi un proces de lungă durată, însă există soluții mai simple și mai rapide. Bordeaux și Paris au adoptat o strategie pentru o zi fără mașini în prima duminică a fiecărei luni din anul 2021, prin instituirea unor zone din oraș în care autovehiculele nu au acces. În perioada ianuarie - martie, conceptul este testat în partea de vest a



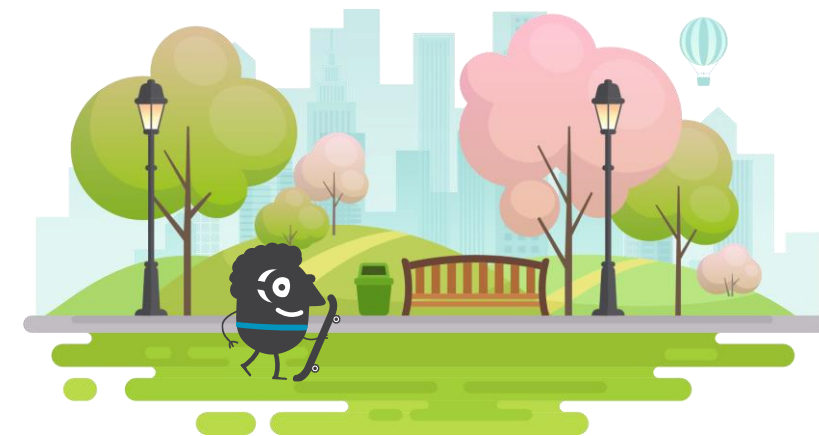
Krakow, Poland

centrului orașului Bordeaux. Începând cu luna aprilie, zona se va extinde spre nord și spre sud. Regulile sunt valabile între orele 10:00 și 18:00 sau 19:00. Acest eveniment cu caracter periodic asigură previzibilitatea și evită afectarea semnificativă a circulației autovehiculelor pe scară largă.

Orașul polonez Cracovia și-a schimbat regulile de parcare pentru mai multe piețe din oraș. Aceste modificări au fost întâmpinate cu proteste din partea proprietarilor de magazine și a operatorilor de parcuri. Poziția ostilă s-a schimbat pe parcursul a câteva luni, deoarece proprietarii magazinelor și operatorii de parcuri nu au înregistrat pierderi economice semnificative, iar locuitorii au putut să petreacă mai mult timp în zona restructurată. Peste 75% dintre persoanele intervievate nu au dorit să revină la situația anterioară. Acestea au declarat că sunt „deosebit de mulțumite de absența autovehiculelor din aceste zone, care le-a permis să se bucure de peisajul structural, de clădirile istorice și de atmosfera generală”. Aceste exemple din orașele amintite mai sus reprezintă doar o mică parte din eforturile colective depuse de orașele europene în vederea reducerii emisiilor de dioxid de carbon.

Combinarea măsurilor în cadrul unui plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD)

Prin elaborarea unui PMUD, care este un plan cuprinzător de mobilitate integrată pe termen lung pentru întreaga zonă urbană funcțională, se oferă obiective clare pe termen lung în urma examinării într-un mod holistic a provocărilor legate de mobilitate, ținându-se cont, în același timp, de combinațiile complexe de mijloace de transport, în vederea reducerii efectelor dăunătoare pentru oameni și mediu. Orașul Budapesta a subliniat importanța unui PMUD ca fiind elementul esențial pentru o colaborare mai armonioasă între diferitele părți interesate, de la departamentele municipale și reprezentanții statului până la societățile de transport. Această coordonare asigură sprijinul general necesar pentru implementarea unui PMUD. Mai multe informații cu privire la PMUD sunt publicate pe platforma ELTIS și în cadrul orientărilor pentru redactarea și implementarea PMUD.



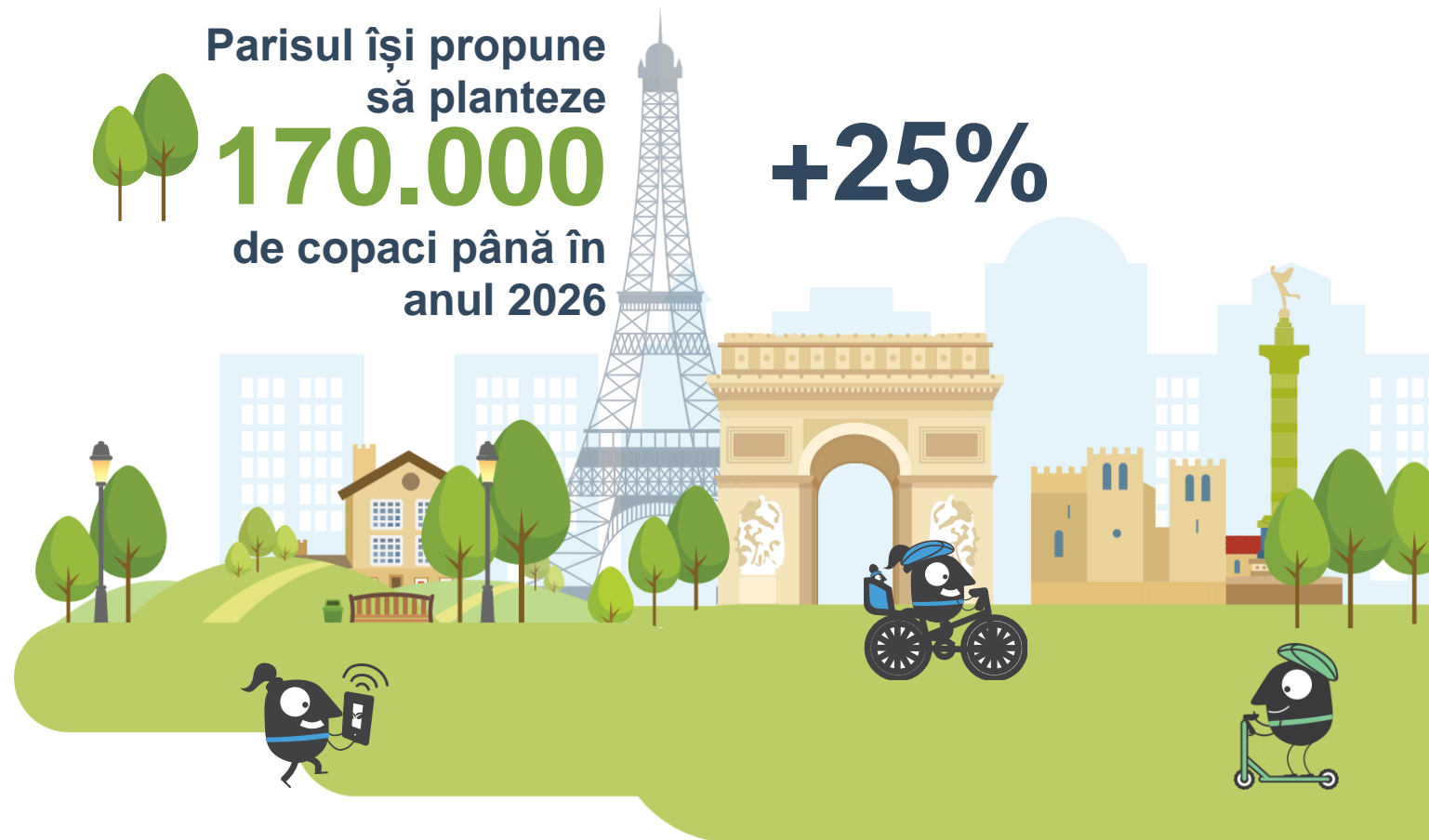
33. <https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk>
34. <https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux>
35. <https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf>
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf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

Eliberarea zonelor urbane, pentru a permite o mobilitate activă

Activitatea fizică poate fi încurajată prin amenajarea de zone urbane verzi, care să ofere cetățenilor spațiu pentru jogging, yoga sau un loc în care aceștia să se bucure de natură și de soare – și care să contribuie la reducerea temperaturii de la suprafața străzilor asfaltate sau a clădirilor, datorită umbrei oferite de copacii și arbuștii de dimensiuni mai mari. Exemple din Göteborg, Suedia, ne arată că temperatura dintr-un parc din oraș a fost cu 4°C mai scăzută decât în zona urbană construită. În plus, copacii și verdețea reduc nivelul de CO2, oferă un habitat natural pentru animale și chiar cresc valoarea proprietăților imobiliare din jur. Un alt exemplu este oferit de Paris. Capitala franceză își propune să valorifice oportunitățile de ecologizare urbană prin plantarea a 170 000 de copaci, prin crearea unei axe centrale verzi și prin alocarea a 30 de hectare de teren pentru parcuri și grădini. Având în vedere că Parisul are deja 500 000 de copaci, acest plan, care ar trebui să fie pus în aplicare până în anul 2026, ar crește numărul de copaci cu aproximativ 25%.

Încurajarea mobilității active

Recompensele acordate pentru mobilitatea activă pot avea un impact semnificativ. În multe țări, sistemele de recompensare există de mult timp, cum ar fi programul „cycle to work” (cu bicicleta la serviciu) din Regatul Unit, care oferă scutiri de impozite pentru închirierea sau cumpărarea de biciclete și echipamente corespunzătoare. Exemple asemănătoare putem găsi în Belgia, o țară în care se utilizează foarte des autoturismele și în care ciclismul profesionist este foarte îndrăgit. „Fietzersbond” (un grup neerlandofon de promovare a ciclismului în Flandra și Bruxelles) a lansat o provocare pentru angajatori - să încurajeze mobilitatea activă prin înregistrarea într-o aplicație informatică a kilometrilor parcurși și să sprijine mersul pe bicicletă în echipă, prin organizarea de evenimente și prin acordarea de premii menite să motiveze angajații .



37. <https://www.thelocal.fr/20201022/paris-to-plant-170000-new-trees-and-turn-key-spots-into-urban-gardens/>

38. <https://www.biketowork.be/en/news>

4

Măsuri de siguranță

Această secțiune a Orientărilor tematice analizează mai atent măsurile de siguranță, grupate în două secțiuni: siguranța transportului în comun, cum ar fi măsurile de siguranță pentru persoanele cu mobilitate redusă, și siguranța rutieră. Cea de-a doua secțiune include măsuri care să combată accidentele rutiere și decesele cauzate de aceste accidente.

DATE ȘI CIFRE

Mai multă siguranță pentru persoanele cu dizabilități

Aproximativ 15% dintre persoanele din UE au dizabilități, iar acest număr este posibil să crească odată cu îmbătrânirea demografică. Prin urmare, Comisia pentru transport din cadrul Parlamentului European a identificat diverse dificultăți cu care se confruntă persoanele cu mobilitate redusă ori persoanele nevăzătoare sau cu deficiențe de vedere atunci când utilizează transportul public. Acestea se referă, în primul rând, la barierele majore de acces la punctele de legătură dintre diverse rute și la nodurile intermodale, precum și la lipsa de informații privind accesibilitatea transportului local. În cazul în care aceste informații există, ele nu sunt adesea disponibile în formatul corect, cum ar fi Braille sau audio.

~15%
din populația UE
sunt persoane cu
dizabilități



39. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf.pdf

40. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU\(2018\)617465_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL_STU(2018)617465_EN.pdf)

Creșterea siguranței rutiere

Statele membre ale UE și-au propus să atingă obiectivul de zero accidente rutiere mortale - sau „Viziunea zero”, așa cum a subliniat Comisia Europeană. Numărul accidentelor rutiere mortale a scăzut datorită purtării centurii de siguranță și în urma aplicării altor acte legislative ale UE în materie de siguranță, a progreselor tehnologice din industria autovehiculelor și a normelor naționale mai stricte privind limitele de viteză. În anul 2001, aproape 55 000 de persoane au murit în accidente rutiere; până în anul 2018, numărul acestora a scăzut cu peste 50%.

Siguranță pentru bicicliști și pietoni

Un procent de 38% dintre accidentele mortale au loc pe drumurile urbane. Prin urmare, tema campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII pentru anul 2021 este să tragă un semnal de alarmă cu privire la cifra tragică de 9 500 de decese în anul 2018 . În peste 50% dintre aceste accidente mortale au fost implicați bicicliști sau pietoni. Există în mod clar o legătură de cauzalitate între viteza unui autovehicul și gravitatea rănilor suferite de un biciclist sau de un pieton. Spre exemplu, s-a demonstrat că pietonii au 90% șanse de supraviețuire atunci când sunt loviți de un autovehicul care se deplasează cu o viteză de 30 km/h sau mai redusă, dar au sub 50% șanse de supraviețuire la un impact de 45 km/h, și aproape nicio șansă de supraviețuire în cazul unui impact la viteză de 80 km/h sau mai mare .

Bicicliștii și pietonii rămân categoriile cele mai vulnerabile din traficul urban. După cum se subliniază în documentul de lucru al Comisiei Europene intitulat „Cadrul de politică al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași în direcția «Viziunii zero»”, infrastructura rutieră și zonele învecinate reprezintă un factor care contribuie la peste 30% dintre accidente . Exemplele de bune practici din secțiunea următoare ilustrează soluții de infrastructură din întreaga Europă.

Reglementări privind siguranța deplasării pe trotinete electrice

Soluțiile de micromobilitate, cum ar fi trotinetele electrice în regim „free-floating”, au luat amploare în zonele centrale ale orașelor europene. Cu toate acestea, există diferențe substanțiale în ceea ce privește cadrele de reglementare. În timp ce unele orașe impun o limită de viteză de 20 km/h, altele permit viteze mai mari. Mai multe țări din UE au adoptat o legislație care îi obligă pe conducătorii de trotinete electrice să folosească trotuarele, în timp ce în alte țări se indică în mod clar faptul că trotinetele electrice trebuie să circule pe șosea sau pe piste de biciclete, dacă acestea există. O astfel de legislație neclară și neuniformă poate provoca situații periculoase și poate crea dificultăți pentru persoanele care se deplasează cu aceste mijloace de transport .

În plus, normele de parcare pentru trotinetele electrice pot contribui la creșterea siguranței în general pentru ceilalți participanți la trafic. Orașe precum Malaga au înființat zone de parcare speciale, astfel încât să evite parcare

neregulamentară pe trotuare a trotinetelor electrice puse la dispoziție în regim „free-floating” . Multe orașe din Europa combat viteza excesivă prin stabilirea unor limite de viteză clare și prin aplicarea unor amenzi mari în caz de nerespectare. Parisul a impus o amendă de 135 de euro pentru circulația pe trotuar a trotinetelor electrice și a stabilit o limită de viteză maximă de 20 km/h pentru acestea .

Se poate observa că normele menționate mai sus sunt necesare, deoarece statisticile privind siguranța indică pericolul evident pe care îl reprezintă aceste soluții de mobilitate. Studii efectuate în Danemarca sugerează că rănilor provocate de trotinetele electrice sunt de opt ori mai grave decât cele suferite de bicicliști, în timp ce statisticile din SUA arată că este de două ori mai probabil ca utilizatorii de trotinete electrice să se rănească la cap. Printre soluțiile pentru aceste cifre destul de alarmante se numără combaterea conducerii în stare de ebrietate și cerința ca cei care utilizează soluții de micromobilitate să cunoască regulile de circulație, precum și creșterea calității șoselelor și a trotuarelor din orașe prin reducerea numărului de gropi și asigurarea unor trotuare netede acolo unde este necesar.

-50%

decesele rutiere în anul 2018 au scăzut cu 50% față de anul 2001

38%

din accidentele mortale au loc pe artere publice urbane

>30%

dintre accidentele rutiere au ca și cauză probleme de infrastructură rutieră

41. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31991L0671>
42. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard_2018_en.pdf
43. <https://etsc.eu/70-of-road-deaths-in-european-cities-are-pedestrians-cyclists-and-motorcyclists/>
44. https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/speed_en.pdf
45. https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf (P10)
46. <https://www.sicurstrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf>
47. <https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html>
48. <https://etsc.eu/itf-report-recommends-action-on-safety-of-e-scooters/>
49. https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf

Atenție acordată grupurilor vulnerabile

Fiind una dintre regiunile metropolitane din Europa Centrală, Budapesta a stabilit un plan de mobilitate care acordă o atenție deosebită pietonilor și care include o serie de măsuri pentru perioada de implementare 2014-2030. Una dintre acestea este o verificare anuală a indicatoarelor rutiere amplasate în apropierea grădinițelor, a școlilor și a altor unități de învățământ. Această măsură este susținută de zone suplimentare de calmare a traficului. Pentru aceste zone cu viteză redusă nu ar mai să existe indicatoare suplimentare, deoarece regulile vor fi evidente. Acest lucru va fi realizat prin modificarea traiectoriei drumului, prin creșterea locurilor delimitate de borduri sau prin crearea de „insule de siguranță”. Aceste inițiative au fost incluse ca pachete de măsuri în cadrul Planului de mobilitate urbană durabilă din Budapesta.

Asociația Internațională pentru Transport Public (UITP) a oferit câteva orientări cu privire la modul în care pot fi susținute persoanele cu mobilitate redusă sau cu alte dizabilități care au nevoie de ajutor și de ce fel de ajutor pot beneficia acestea. În primul rând, se recomandă să aveți răbdare, iar UITP sugerează să vă adresați direct pasagerului, în loc să vorbiți cu o persoană însoțitoare. Atunci când conversați cu o persoană aflată în dificultate, trebuie să adaptați limbajul corpului la cele spuse, ca să evitați confuzia. În plus, trebuie să respectați întotdeauna spațiul personal al persoanelor cu dizabilități.

Creșterea gradului de conștientizare prin schimbarea perspectivei

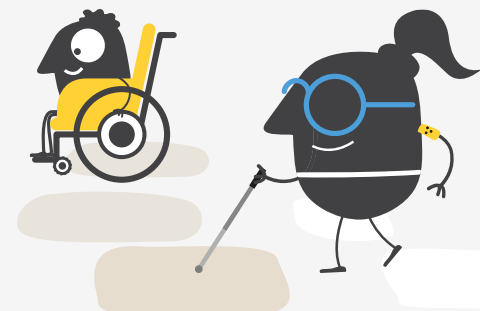


Wiener Linien, Vienna, Austria

Viena și compania sa de transport „Wiener Linien” oferă un bun exemplu de incluziune pentru persoanele cu mobilitate redusă și pentru persoanele nevăzătoare sau cu deficiențe de vedere. Au avut loc schimburi de opinii între politicieni și respectivele grupuri de interese, astfel încât să se promoveze înțelegerea dorințelor și a nevoilor acestora. Au fost organizate activități de cooperare, cum ar fi „atelier de mers pe jos”, în cadrul cărora persoanele cu mobilitate redusă, persoanele nevăzătoare sau cu deficiențe de vedere, împreună cu factorii de decizie, s-au plimbat împreună în apropierea stațiilor de transport public. Aceste schimburi de opinii au contribuit la creșterea gradului de conștientizare. Încă din 1999, în stațiile de transport public ale societății „Wiener Linien” au fost montate dale sau pavele cu caneluri sau denivelări. Aceste sisteme de avertizare larg răspândite ajută persoanele nevăzătoare sau cu deficiențe de vedere să găsească cel mai sigur și mai rapid mod prin care să intre și să iasă din mijloacele de transport în comun. În plus, datorită unui efort de lungă durată deș de societatea de transport „Wiener Linien”, toate stațiile sunt accesibile de la nivelul solului.

Schimb deschis de opinii cu persoanele cu dizabilități, care promovează empatia

Alte soluții practice și ușor de implementat sunt campaniile de sensibilizare. Printre exemplele de bune practici din orașele europene se numără ateliere de lucru, plimbări prin oraș cu persoane nevăzătoare sau cu deficiențe de vedere și campanii de informare. Prezentele Orientări tematice evidențiază trei exemple de PLANURI DE ACȚIUNE PENTRU **MOBILITATE**, din cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII. Un orașel de pe insula spaniolă Mallorca a organizat „Orașul întâlnirilor oarbe”, un proiect care le permite oamenilor să experimenteze mersul pe jos fără să vadă nimic, cu ajutorul unei persoane nevăzătoare din comunitatea locală. Această plimbare împreună prin oraș atrage atenția asupra tuturor tipurilor de probleme de accesibilitate și crește gradul de sensibilizare cu privire la anumite probleme de infrastructură. O campanie similară de sensibilizare a fost organizată în orașul francez Montargis, situat la 70 km est de Orléans, în cadrul căreia au fost implicați reprezentanții aleși. Aceștia au fost ghidați prin diferite obstacole, astfel încât să experimenteze ce simt persoanele nevăzătoare, surde sau cu mobilitate redusă. O altă soluție vine din orașul Izmir, din Turcia, unde persoane cu și fără dizabilități au folosit împreună biciclete tandem. În timpul deplasărilor, au fost identificate obstacole comune.



50. http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016_eng_v3.pdf

51. https://cms.uitp.org/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide_UITP-IRU-EDF_2016.pdf

52. <https://www.blindenverband-wnb.at/wissenswertes/verkehr/taktils-leitsystem-wien/>

53. <https://www.behindertenrat.at/2019/05/walkshop/>

54. https://www1.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei_354241.pdf

55. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=qe0x0dQC

56. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=YwlvnTCo

57. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action_uid=FDtAT8xo

Amenajarea de zone pietonale

Zilele sau weekendurile fără mașini au o lungă tradiție în cadrul evenimentelor anuale consacrate campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII. Măsurile temporare care au început ca activități în cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII, au devenit, în multe cazuri, soluții permanente. Orașul Bologna, premiat în 2011 în cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII, a creat zone în centrul istoric al orașului în care nu este permis accesul autovehiculelor, ca măsură temporară. Zece ani mai târziu, weekendurile fără mașini au devenit o componentă indispensabilă a vieții în orașul Bologna. Aceste exemple pot constitui o sursă de inspirație pentru orașe din întreaga Europă, care să înceapă transformări similare.

Având în vedere că pentru implementarea eforturilor de amenajare a zonelor pietonale poate fi necesar un interval de timp semnificativ, se poate urma exemplul de succes al unei abordări etapizate, adoptat de capitala slovenă Ljubljana, care a dus la amenajarea unei suprafețe pietonale totale de peste 100 000 m² (echivalentul a peste 140 de terenuri de fotbal). Orașul a demarat acest proces de revitalizare după ce s-a confruntat cu creșterea traficului rutier în centrul orașului. Eforturile respective au fost însoțite și de reabilitarea malurilor râului în zona centrală a orașului, precum și de construirea unor poduri pietonale suplimentare peste râu. Datorită discuțiilor constructive purtate cu locuitorii din Ljubljana, acest proces îndelungat de reducere a traficului auto în oraș se bucură în continuare de o rată de aprobare de 88-95%.

Măsurile de calmare a traficului rutier și scăderea limitelor de viteză în orașe

Amenajarea unor zone pietonale pe străzi întregi este o măsură posibilă, care blochează accesul la anumite zone pentru traficul autovehiculelor de pasageri. Cu toate acestea, și măsurile de infrastructură de mai mică amploare pot avea un impact semnificativ asupra siguranței pietonilor. Un studiu realizat în Germania a evidențiat o serie de măsuri de mai mică amploare și efectele acestora cum ar fi, printre altele, construirea de insule pietonale, prelungirea bordurilor pentru pietoni, îngustarea drumurilor sau plantarea de copaci. Insulele pietonale sunt zone bine delimitate în mijlocul drumului, care permit pietonilor să facă o pauză în timp ce traversează drumurile principale sau secundare aglomerate – o măsură deosebit de utilă pentru persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și copiii. Această mică modificare a infrastructurii reduce viteza, atrage atenția șoferilor și scurtează distanța de traversare a străzii. Cel din urmă aspect este și principalul motiv pentru care este nevoie să se implementeze îngustarea drumurilor, care servește și la calmarea traficului.

O altă măsură semnificativă de îmbunătățire a siguranței rutiere pentru pietoni și bicicliști este reprezentată de reducerea limitei de viteză în anumite zone cu risc ridicat sau în întreaga zonă urbană. Deși în mai multe orașe europene s-a redus limita de viteză în anumite zone, două exemple recente prezintă un interes deosebit: Bilbao în Spania și capitala Belgiei, Bruxelles. Bilbao a câștigat în anul 2020 Premiul pentru siguranță rutieră urbană în UE, în timp ce Bruxelles a primit în anul 2019 Premiul pentru planificarea mobilității urbane durabile.



În cadrul PMUD, Bilbao a instituit un plan de mobilitate sigură în anul 2007, care a limitat numărul deceselor cauzate de accidente rutiere la maximum trei victime pe an, începând din anul 2011. Fiind primul oraș cu peste 300 000 de locuitori care a aplicat o limită de viteză de 30 km/h la un procent de 87% din totalitatea drumurilor sale, Bilbao a făcut un pas important în direcția îmbunătățirii siguranței rutiere, reducând în același timp poluarea fonică și alte efecte negative ale traficului de autovehicule de pasageri. Aceste măsuri au fost bine primite pe scară largă, datorită discuțiilor cuprinzătoare cu părțile interesate de la nivel local și datorită unui plan de comunicare solid, prin care s-a încurajat acceptarea măsurii de către locuitori. Mulți au considerat că limitarea vitezei la 30 km/h va crește timpul de deplasare și va îngreuna traficul, dar acest lucru nu s-a întâmplat. O altă transformare semnificativă a fost realizată la Bruxelles, unde, de asemenea, s-a modificat limita de viteză la 30 km/h pe toate drumurile începând cu 1 ianuarie 2021, cu excepția câtorva drumuri principale. Principalele motive pentru acest pas important sunt poluarea fonică și siguranța rutieră. Rezultatele au putut fi observate deja după o lună de la aplicare, conform controalelor de viteză efectuate într-o serie de locații din capitala europeană. Datele arată că, în medie, viteza a scăzut cu 9%, atât în zonele cu limitare la 30 km/h, cât și în cele cu limitare la 50 km/h, după o singură lună de la punerea în aplicare. Contrar opiniei generale, durata totală a deplasărilor a rămas stabilă atât în timpul orelor de vârf, cât și în afara acestora.

58. https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2012/EMW_Best_Practice_Guide_2012.pdf

59. <https://www.eltis.org/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre>

60. <https://www.sutp.org/publications/9584/>

61. <https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre>

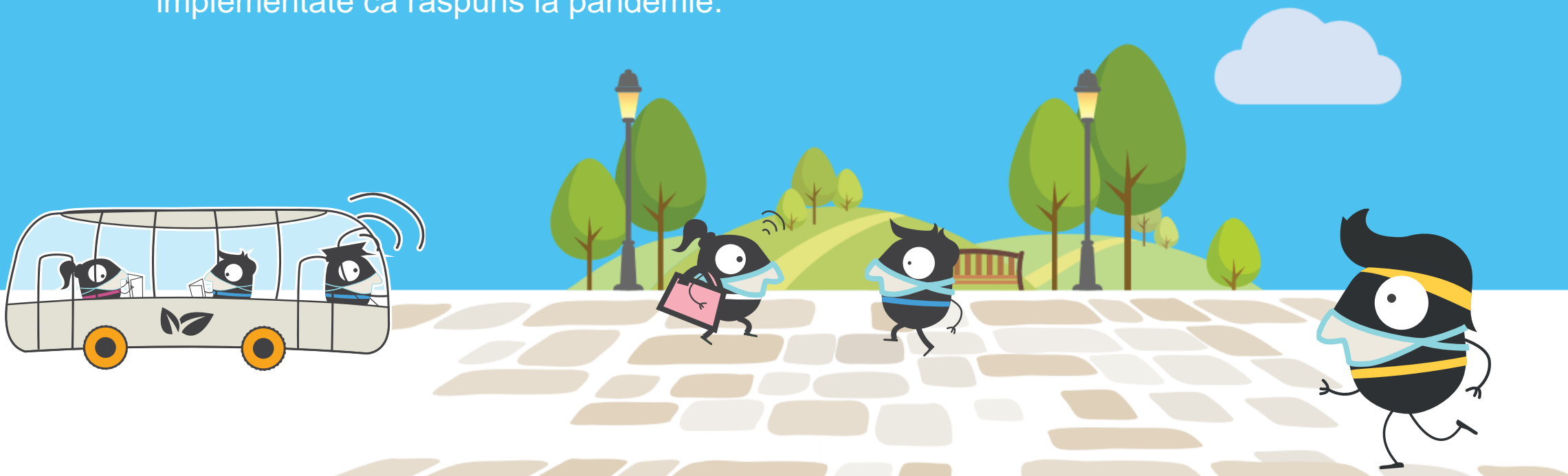
5

Răspunsul la pandemia de COVID-19

Această secțiune prezintă diferitele măsuri de răspuns la COVID-19 în domeniul mobilității urbane și oferă date statistice privind modul în care această pandemie a influențat drastic viața publică din orașele europene și din întreaga lume. Ne vom concentra în special asupra aspectelor pozitive ale schimbărilor implementate ca răspuns la pandemie.

Autorii ar dori să sublinieze faptul că s-a scris pe larg despre acest subiect și în cadrul altor proiecte, organizații și instituții finanțate de Uniunea Europeană. „SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility” (Ghidul tematic PMUD privind planificarea pentru o mobilitate urbană mai adaptabilă și mai robustă) și „SUMP Practitioner Briefing on COVID-19” (Informarea PMUD pentru practicienii referitoare la COVID-19) oferă recomandări cuprinzătoare și exemple de bune practici. Prezentul document pune la dispoziție o scurtă prezentare generală a câtorva măsuri selectate.

Pactul verde european sprijină redresarea post-COVID-19, prin contribuția la reconstrucția unei economii europene mai durabile, care să creeze oportunități de angajare și să reducă inegalitățile sociale. Strategia Comisiei Europene pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă își propune să ajute sistemul european de transport să se redreseze rapid în urma impactului grav al crizei provocate de pandemia de COVID-19 și să devină astfel mai durabil, mai inteligent și mai robust.



Restabilirea încrederii în transportul public

În Europa și în întreaga lume, pandemia de COVID-19 a condus la o reducere majoră a gradului de utilizare a transportului public. La începutul anului 2020, orașe europene ca Lyon și Nisa au constatat scăderi între 85% și 95 % a gradului de utilizare a transportului public. O diminuare semnificativă similară a fost observată și în Țările de Jos. Această reducere considerabilă a numărului de călători s-a datorat în parte îngrijorărilor nejustificate privind riscul de a contracta virusul în trenuri sau în autobuze. Cu toate acestea, datele furnizate de agențiile guvernamentale pentru controlul bolilor din Germania și Franța indică faptul că doar 0,2% până la 1,2% din infecțiile cu COVID-19 pot fi atribuite tuturor mijloacelor de transport (terestru, aerian și maritim). Aceste rezultate sunt sprijinite de un studiu realizat în China prin evaluarea aglomerărilor legate de trenurile de mare viteză. Studiul arată că transportul în comun este foarte sigur, cu condiția să existe un spațiu adecvat pentru repartizarea pasagerilor și ca expunerea să fie relativ scurtă. Studiul din Franța, Austria și Japonia confirmă faptul că deplasările scurte cu metroul prezintă un risc minim, în comparație cu călătoriile de mai multe ore cu trenul.

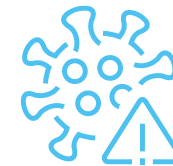
Tranziția către mobilitatea activă

Odată cu reducerea semnificativă a gradului de utilizare a mijloacelor de transport în comun și a traficului de navetiști, s-a constatat o trecere clară la mobilitatea activă, cum ar fi mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Autoritățile municipale din întreaga Europă au încurajat schimbarea de comportament, prin crearea de piste de biciclete permanente sau temporare. Un studiu realizat în Germania a analizat anunțurile la nivel european privind crearea de piste pentru bicicliști în timpul pandemiei. Cercetătorii au remarcat că 2 000 de kilometri din aceste modificări de infrastructură fuseseră anunțate până în luna iulie 2020. Au fost amenajate piste provizorii pentru biciclete în multe orașe europene mari, printre care Berlin (23 km), Bruxelles (40 km), Budapesta (20 km), Paris (32 km) și Roma (150 km).

O mai bună calitate a aerului

Pe lângă reorientarea către mobilitatea activă, orașele europene au observat și o reducere a nivelurilor de poluare cu dioxid de azot (NO₂) și cu particule fine (PM_{2,5}) în timpul izolării din luna martie 2020. Potrivit Agenției Europene de Mediu (AEM) emisiile de NO₂ au scăzut masiv în orașe europene, precum Paris (54%), Milano (21%), Barcelona (55%) și Lisabona (51%), în comparație cu anul precedent. În ceea ce privește NO₂, analizele efectuate de laboratorul de meteorologie al Universității

Doar 0,2% până la 1,2% din infecțiile cu COVID-19 pot fi depistate în mijloacele de transport



Sorbona din Paris, Franța, arată că emisiile au scăzut cu peste 30% în zone urbane din Austria, Belgia, Bulgaria, Franța, Italia, Spania, Elveția și Portugalia (unde reducerile au depășit 50%). Emisiile au scăzut în zonele urbane din toate țările europene evaluate. Același lucru este valabil și pentru PM_{2,5}, întrucât în toate zonele urbane s-a înregistrat o reducere, cu excepția Poloniei. Cele mai importante reduceri au fost înregistrate în Franța (18%), Italia (20,5%), Portugalia (23,5%) și Slovenia (18,4%).

Reducerea traficului de autovehicule a condus și la reducerea numărului de decese cauzate de accidente rutiere. În 19 din cele 25 de state membre ale UE s-a înregistrat o scădere a numărului de asemenea decese în aprilie 2020, în comparație cu aceeași lună din ultimii trei ani. Și-au pierdut viața 910 persoane, în comparație cu media anterioară de 1 415 decese, ceea ce reprezintă o reducere de aproximativ 35%.

63. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886>

64. <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>

65. <https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-and-public-transport-results-early-studies-infection-risks>

66. <https://arxiv.org/pdf/2008.05883.pdf>

67. <https://www.brusselstimes.com/brussels-2/133559/how-covid-changed-brussels/>

68. <https://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars>

69. https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29_0.jpg

70. <https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-goes-down-as>

71. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

72. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486>

73. <https://etsc.eu/pin-briefing-the-impact-of-covid-19-lockdowns-on-road-deaths-in-april-2020/>

Autorii recomandă consultarea informațiilor colectate de partenerii campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII, cum ar fi resursele cu privire la „COVID-19 și mobilitate”, „procesul de reinventare a orașelor după COVID-19”, precum și Ghidul tematic PMUD privind capacitatea de adaptare la COVID-19.

Măsurile de siguranță în mijloacele de transport în comun

Mai multe orașe europene au ales să pună la dispoziție autobuze dedicate pentru grupurile vulnerabile sau pentru lucrătorii esențiali în perioada de vârf a pandemiei de COVID-19, cum ar fi orașul Iași din România. Măsurile similare au fost luate și în alte orașe, cum ar fi Dublin, care a ales să mențină frecvența autobuzelor pe rutele existente, în ciuda scăderii gradului de utilizare a transportului public. În plus, rutele de transport cu autobuzul au fost adaptate astfel încât să se evite supraaglomerarea în stațiile de autobuz mai mici și să se țină cont de piste pentru biciclete de pe șoselele capitalei irlandeze. Și schimbul de informații este un avantaj semnificativ în acțiunea de combatere a pandemiei; de exemplu, informațiile suplimentare privind gradul de ocupare al mijloacelor de transport sunt transmise prin intermediul aplicațiilor pentru telefoane inteligente de către Deutsche Bahn (Căile Ferate Germane) și de către operatorii de autobuze din Catalonia, Spania.

Mobilitatea activă în timpul pandemiei de COVID-19

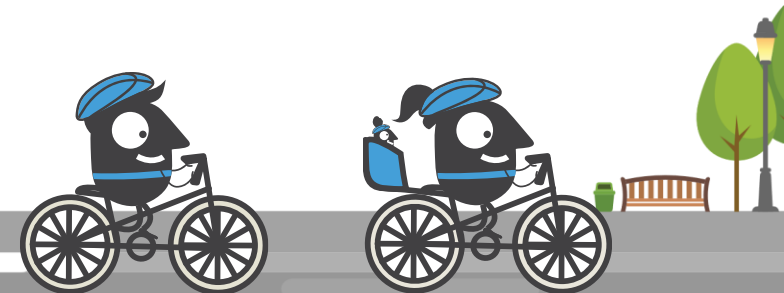
Întrucât mulți oameni au ales opțiuni de mobilitate activă, cum ar fi mersul pe jos și cu bicicleta, autoritățile municipale au luat diverse măsuri prin care să încurajeze mobilitatea activă și să reducă povara asupra infrastructurii de transport public. Multe orașe și-au extins infrastructura temporară de mobilitate alternativă, transformând-o în soluții permanente. La momentul publicării prezentului document, nu este clar dacă toate măsurile temporare vor rămâne în vigoare, astfel că ne concentrăm asupra câtorva dintre măsurile permanente.

Orașul Milano din Italia s-a inspirat de la mai multe orașe din întreaga lume ca să regândească distribuția zonei stradale în centrul urban. Documentul de strategii „Strade Aperte” (Drumuri deschise) vizează extinderea pistelor pentru biciclete și a zonelor pietonale, astfel încât să deschidă străzile orașelor pentru mobilitatea activă și să nu se mai pună accentul pe deplasarea cu autovehiculele de pasageri. Programul „Drumuri deschise” a adoptat soluții importante din alte orașe, cum ar fi Berlin și Barcelona, asigurând plantarea de copaci, modernizarea bulevardelor și restructurarea intersecțiilor cu un volum semnificativ de trafic. În timp ce alte orașe au definit obiective tangibile, cum ar fi un anumit număr de kilometri de piste pentru bicicliști, programul implementat în Milano urmărește să creeze o schimbare de mentalitate, în sensul tranziției către mobilitatea activă.

Bordeaux, o regiune viticolă eponimă cu 250 000 de locuitori, a amenajat 78 de kilometri de piste temporare de biciclete, standuri temporare pentru biciclete în centrul orașului și o flotă dedicată de 1 000 de biciclete de închiriat pentru studenți, precum și 200 de biciclete electrice suplimentare, care să suplimenteze flota existentă de biciclete de închiriat.

Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană durabilă (PMUD)

Bologna, oraș studentesc și capitală a regiunii italiene Emilia-Romagna, își va extinde rețeaua actuală de 145 de kilometri de piste pentru biciclete până la aproximativ 500 de kilometri, în următorii ani. Planurile sale de utilizare a bicicletelor, elaborate în cadrul Planului de mobilitate urbană durabilă (PMUD), au fost accelerate în timpul pandemiei de COVID-19. 60% din planurile din cadrul PMUD elaborat de orașul Bologna, „Bicip Metropolitana”, menit să conecteze centrul orașului cu zonele comerciale și rezidențiale din regiunea metropolitană, ar urma să fie finalizate până la sfârșitul anului 2020, potrivit primarului din Bologna. PMUD a avut un rol esențial, deoarece a permis zonei metropolitane și orașului Bologna să implementeze rapid planurile existente. Un plan de mobilitate urbană durabilă cuprinde obiective strategice, pe termen lung, dar și obiective pe termen scurt. Această flexibilitate a permis și altor orașe care elaboraseră un PMUD, cum ar fi Anvers și Gent (Belgia), Katowice (Polonia), Lisabona (Portugalia) și Szeged (Ungaria), să accelereze măsurile convenite în timpul pandemiei COVID-19, pe măsură ce împrejurările și prioritățile se schimbau.



74. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/plp_uploads/PLP_COVID-PublicTransport.pdf
 75. https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid_Mobility_Plan_22.5.20_FA_WEB.pdf
 76. <https://www.bahn.com/en/view/booking-information/booking/how-full-is-my-train.shtml>
 77. <https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791>
 78. https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte_IT_200430_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416
 79. <https://handshakecycling.eu/news/bordeaux-unveils-emergency-cycling-plan-combat-covid-19>
 80. https://pumsbologna.it/news/Ecco_la_Bicipolitana_il_piano_per_accelerare_la_realizzazione_alla_luce_dell_emergenza_sanitaria
 81. <https://issuu.com/cittametropolitanabologna/docs/en-doc-sintesi-pumsbo>



20 ANI

SĂPTĂMÎNA
EUROPEANĂ
AMOBILITĂȚII

