ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА

16-22 СЕПТЕМВРИ 2020 Г.

ТЕМАТИЧНИ НАСОКИ

#MobilityWeek

Автори

POLIS - мрежа на европейските градове и региони
за новаторски транспортни решения

Балаж Немет

BNemeth@polisnetwork.eu

Никлас Шмалхолц

NSchmalholz@polisnetwork.eu

EUROCITIES

Хуан Кабайеро

juan.caballero@eurocities.eu

май 2020 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

Изявление относно пандемията от COVID-19 5

Въведение в тазгодишната тема: „Чиста мобилност за всички“ 6

Градовете са от жизненоважно значение за успеха на Европейската Зелена сделка 8

ГРАДОВЕ С АМБИЦИОЗНИ ЦЕЛИ ЗА НУЛЕВИ ЕМИСИИ 9

АМСТЕРДАМ 9

БАРСЕЛОНА 11

КОПЕНХАГЕН 12

ИНФРАСТРУКТУРНИ ИНВЕСТИЦИИ В ПОДКРЕПА НА НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ 14

ПРАГА 14

ГРАЦ 16

РИГА 18

ПРИЛАГАНЕ НА МЕРКИ ЗА НУЛЕВИ ЕМИСИИ 20

НАМАЛЯВАНЕ НА ЗАМЪРСЯВАНЕТО НА ВЪЗДУХА И ШУМОВОТО ЗАМЪРСЯВАНЕ ЧРЕЗ ОГРАНИЧЕНА УПОТРЕБА НА АВТОМОБИЛИ 20

ГРЬОНИНГЕН — НОВ ТРАНСПОРТЕН ПАРК ОТ ЕЛЕКТРИЧЕСКИ АВТОБУСИ 22

ПРОЕКТ FREVUE — РЕШЕНИЯ ЗА ТОВАРЕН ПРЕВОЗ В ГРАДСКИ УСЛОВИЯ С НУЛЕВИ ЕМИСИИ 24

ДОСТЪПЪТ ДО ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ НАСЪРЧАВА СОЦИАЛНОТО И ИКОНОМИЧЕСКО ПРИОБЩАВАНЕ 25

ИНФОРМАЦИОННИ ПУНКТОВЕ ЗА ХОРА СЪС СПЕЦИАЛНИ ПОТРЕБНОСТИ ВЪВ ВИЕНА 26

ПРЕУСТРОЙСТВО НА ИНФРАСТРУКТУРАТА ЗА ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ В КРАКОВ 26

СПОДЕЛЕНИ ПРЕВОЗИ В ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ В ЮГОЗАПАДНАТА ЧАСТ НА НИДЕРЛАНДИЯ 28

ГАРАНТИРАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ЖЕНИТЕ В ОБЩЕСТВЕНИЯ ТРАНСПОРТ В ХАМБУРГ 30

ВАРШАВА — ДОСТЪПНОСТ В ОБЩЕСТВЕНАТА СРЕДА 31

НАМАЛЯВАНЕ НА ФИНАНСОВАТА ТЕЖЕСТ НА ЗОНАТА С НИСКИ ЕМИСИИ ВЪРХУ ГРУПИТЕ С НИСКИ ДОХОДИ В ГЕНТ 32

Изявление относно пандемията от COVID-19

Настоящите тематични насоки са изготвени преди пандемията от COVID-19 да влезе в живота ни. Текстовете, включени в документа, не отразяват непременно най-актуалната ситуация. През последните седмици начинът, по който се движим в градовете, се промени съществено. Много градове разширяват пространствата за осигуряване на възможност за активна мобилност. Някои от тях осъзнаха, че е възможен нов и по-устойчив подход по отношение на придвижването и транспорта в градска среда.

По-късно тази година ще бъде публикуван информационен документ с извлечените поуки от седмиците на ограничение на свободата на придвижване, за да допълни тези тематични насоки и да подпомогне участниците в кампанията в подготовката за отбелязване на ЕВРОПЕЙСКАТА**СЕДМИЦА**НА**МОБИЛНОСТТА** в периода 16-22 септември 2020 г.

Разбираме, че това е труден момент за много от малките и големите градове, които са участвали в нашата кампания през годините, и заявяваме солидарността си към всички вас.

Въведение в тазгодишната тема: „Чиста мобилност за всички“

През 2020 г. темата на ЕВРОПЕЙСКАТА**СЕДМИЦА**НА**МОБИЛНОСТТА** е „**Чиста мобилност за всички**“. Тя отразява амбициозните цели за въглеродно неутрален континент до 2050 г., по думите на Урсула фон дер Лайен, председател на Европейската комисия, при представянето на Европейската Зелена сделка. Темата също така има за цел да подчертае значението на достъпността до транспорт с нулеви емисии и да насърчи участието на всички.

Въпреки, че изследователите са установили намаляване на броя на пътуванията с автомобил в големите градове, и предвиждат, 50 % от пътуванията през идните години [1] да са с обществен транспорт, с велосипед или пеша, последните проучвания на Европейската агенция за околна среда (ЕАОС) потвърждават значителното увеличение на емисиите от транспорта в сравнение с нивата от 1990 г[2]. По-конкретно, емисиите от целия транспортен сектор са се увеличили с 28% в периода 1990–2018 г., което подчертава спешната необходимост от насърчаване на решения за транспорт, неутрални по отношение на въглеродните емисии, в градските райони. Макар и приетите от няколко големи европейски метрополиса строги мерки, през 2018 г.[3] делът на енергията от възобновяеми източници, използвана в транспорта, остава 8,1%.

Изменението на климата и свързаните с него въздействия върху околната среда, като наводнения, засушавания или горещи вълни, представляват едни от най-непосредствените заплахи за благосъстоянието на европейците. В съответствие с Парижкото споразумение целящо ограничаване на глобалното затопляне в рамките на пределната стойност от 1,5 градуса, е от съществено значение да се постигне въглеродна неутралност до 2050 г[4]. Въглеродна неутралност може да бъде постигната чрез комбинация от методи, включително намаляване на въглеродните емисии, като се насърчават решения с ниски или нулеви емисии за обществения и индивидуалния транспорт,

1. https://bit.ly/2zsPHQz
2. https://www.eea.europa.eu/publications/the-frst-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

както и ходенето пеш и колоезденето. Според последните оценки, около 80% от населението на света ще живее в градските райони до 2050 г., така че градовете на практика осигуряват перфектната рамка за прилагането на тези амбициозни планове[5].

Въпреки различните климатични, географски и социално-икономически условия в градските райони на Европа, могат да се предприемат мерки за насърчаване на неутрална по отношение на въглеродните емисии и приобщаваща градска среда. Ето защо ЕВРОПЕЙСКАТА**СЕДМИ ЦА**НА**МОБИЛНОСТТА** 2020 г. насърчава хората и местните власти да предприемат стъпки за постигането на дългосрочната цел за въглеродно неутрален континент.

Въпреки, че целта на дългосрочната стратегия остава в далечното бъдеще, мерките за справяне със замърсяването, въглеродните емисии или задръстванията могат да имат непосредствен ефект. Понастоящем задръстванията в градските райони и около градските райони генерират разходи за близо 100 милиарда евро на година или един процент от БВП[6] на ЕС. Освен това повече от 400 000 случая на преждевременна смърт са пряко свързани със замърсяването[7] на въздуха. По този начин предприемането на дългосрочни мерки, като например насърчаване на придвижването с велосипед и ходенето пеш, както и нискоемисионен и неутрален по отношение на въглеродните емисии обществен транспорт, ще окаже положително непосредствено въздействие.

В настоящия документ са представени по-подробно водещи градове с амбициозни цели за мобилност с нулеви емисии, която е достъпна и обединява хората ,и се дават идеи на общините за популяризиране на амбициозните цели на Европейската комисия сред местните жители и ангажирането им в тазгодишната ЕВРОПЕЙСКА**СЕДМИЦА**НА**МОБИЛНОСТТА**.

5. https://bit.ly/3eNR5gM
6. https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en
7. https://bit.ly/34Z6SF5

Градовете са от жизненоважно значение за успеха на Европейската Зелена сделка

Споделянето на добрите практики, както се предлага от Споразумението (Пактът) на кметовете в ЕС, ще подпомогне местните политици за постигане на общоевропейските цели за неутрална по отношение на климата икономика[8]. Въпреки че различни общини в Европа имат амбициозни инициативи, те трудно се могат количествено да се изразят, тъй като плановете за мобилност обикновено акцентират върху по-далечното бъдеще. Освен това някои технологии с ниски или нулеви емисии, като например водородните автобуси, все още не са в състояние да предложат мащабни икономии на средства. Европейската комисия приветства амбициозните цели, които редица европейски градове като Амстердам, Барселона, Копенхаген, Прага и др. са си поставили за постигането на градска среда с нулеви емисии до 2050 г. или дори по-рано. В следващите два раздела разглеждаме отблизо водещи градове с инициативи за постигане на целите за нулеви емисии до 2050 г. или дори по-рано, както и градове, които са инвестирали в преустройство на инфраструктурата си.

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

ГРАДОВЕ С АМБИЦИОЗНИ ЦЕЛИ ЗА НУЛЕВИ ЕМИСИИ

Градове като Амстердам, Барселона и Копенхаген са решени да постигнат своите собствени амбициозни цели чрез различни политически мерки, някои от които са илюстрирани по-долу. Общото в модела на всички градове е прилагането на цялостен подход, включващ различни мерки за намаляване на замърсяването.

Амстердам

В столицата Амстердам, където живеят почти два и половина милиона жители, разположена централно в урбанизирания район Рандстад, бяха обявени амбициозни цели за постигане на нулеви емисии до 2030 г.[9] По този начин най-големият град в Нидерландия стартира различни инициативи, като например насърчаване на ходенето пеш и колоезденето, разширяване на услугите на обществения транспорт и инвестиции в инфраструктурата за зареждане на електрически превозни средства[10].

През последните години голяма част от историческия център на града е превърната в пешеходна зона и пътуването с автомобили е ограничено. Тази инициатива цели и повишава безопасността за велосипедистите и пешеходците, като в същото време създава приятна атмосфера по много от улиците и в други

9. https://www.amsterdam.nl/en/policy/sustainability/clean-air/
10. https://www.amsterdam.nl/en/policy/policy-trafc/

96% - очаквано намаляване на емисиите на NOx до 2030 г.[1]

400% - увеличение на станциите за зареждане на електрически превозни средства, захранвани с възобновяема енергия[2]

1. https://bit.ly/2Kv5511
2. https://bit.ly/3eOSNOL

Станция за зареждане на електрически превозни средства в Амстердам

части на центъра на града[11]. Посетителите и местните жители, ежедневно пътуващи до работното си място, се пренасочват към паркинги извън центъра на града благодарение на въведената политика по паркирането, която обхваща целия градски район. До 2022 г.[12] другите видове транспорт, като например фериботите, които свързват северните и южните части на града, ще бъдат електрифицирани или заменени от хибридни модели.

Освен усилията си за повишаване на безопасността на пешеходците и велосипедистите и силната си позиция по отношение на намаляването на емисиите, Амстердам увеличава инвестициите в станции за зареждане на електрически превозни средства. Амстердам е поел ангажимент да монтира през идните години 20 000 зарядни станции за електрически превозни средства в града и съседните региони Северна Холандия, Флеволанд и Утрехт. Тази значителна инвестиция ще увеличи повече от четири пъти съществуващите 4600 публични и публично-частни станции за зареждане[13]. Всички 20 000 допълнителни станции за зареждане ще бъдат захранвани с енергия от възобновяеми източници[14].

11. https://bit.ly/2yDsUkv
12. https://bit.ly/2Vwwvdg
13. https://bit.ly/3eMoJUa и https://bit.ly/3eMoJUa and https://bit.ly/2xSPXYs
14. https://bit.ly/3bABCi8

Барселона

В началото на 2020 г.[15] Барселона предприе първите си стъпки към градски район с нулеви емисии с изграждането на по-строга зона с ниски емисии (ЗНЕ), в която най-вредните за околната среда автомобили (стандарт Евро 2 или по-нисък) са забранени за движение в работни дни от 7 ч. до 20 ч. Тази мярка, която засяга по-голямата част от каталонската столица, оказа незабавно въздействие. Само един месец след нейното въвеждане, нивата на NOx са спаднали с 19% в сравнение с референтната 2017 г. Освен санкции в зоната с ниски емисии, градската управа предлага и стимули. Старо превозно средство, което иначе не би имало достъп до ЗНЕ, може да бъде заменено с тригодишен билет за обществения транспорт.

Освен планираното намаляване на личните автомобили в центъра на Барселона, инвестициите имат за цел да улеснят достъпа до обществения транспорт. Столичният транспорт в Барселона инвестира 800 милиона евро за четири години, за да увеличи честотата на линии 1-5 на метрото до по-малко от четири минути в пиковите часове[16]. Също така са закупени 23 автобуса с нулеви емисии, което повишава общия брой на превозните средства с електрическо, газово или хибридно задвижване до 266. Целта е до 2030 г. да се постигне активен автопарк, състоящ се единствено от електрически и хибридни превозни средства, както и такива на компресиран природен газ.

15. https://bit.ly/2VWYZvt
16. https://bit.ly/3aA2ltQ

19% - спад на нивата на NOx с спрямо 2017 г.

Безплатен обществен транспорт в продължение на три години след отказ от използването на автомобил

800 милиона евро – размер на инвестициите за последните четири години

20 000 тона на година - намаление на емисиите на CO_2

Увеличаване на очакваната продълж-ителност на живота с една година

1,1 милиона - по-малко дни за отпуск по болест на година

Копенхаген

Въпреки амбициозността на Европейската Зелена сделка, Копенхаген си е поставил още по-високи цели. Въглеродно неутрален транспорт до 2025 г.[17] е основната цел като датската столица е въвела мерки, свързани с потреблението на енергия и мобилността. Мерките са съсредоточени върху пряко измерими цели за превозните средства и за индивидуалните пътувания. Копенхаген има за цел да постигне въглеродно неутрален обществен транспорт, като използването на лични автомобили се замени с придвижване пеш, колоездене и употреба на обществен транспорт. Общо 75% от всички пътувания в Копенхаген до 2025 г. се цели да бъдат извършвани пеш, с велосипед или с обществен транспорт[18]. В подкрепа на своите усилия общината дава пример чрез начинания с използването на електроенергия, водород или биогорива за задвижване на градския транспорт.

Местната власт получава допълнителни ползи за постигане на целите от ентусиазма за колоездене на гражданите на Копенхаген, и от равнинната топография на столицата. Велосипедистите за в бъдеще могат да разчитат на по-обширна мрежа от велосипедни алеи, която дори включва „супер магистрали за велосипедисти“. Тези „магистрали“ възникват в резултат от уникално сътрудничество между 28 районни общини и столичната управа в Копенхаген, чиято цел е насърчаване на по-безопасно, по-бързо и по-лесно придвижване и ежедневно пътуване до работното място с велосипед[19].

17. https://bit.ly/3cBboMy
18. https://bit.ly/3eQ2j4f
19. https://bit.ly/2VxwxkT

Регионалните влакове в Копенхаген предлагат възможност за безплатен превоз на велосипеди

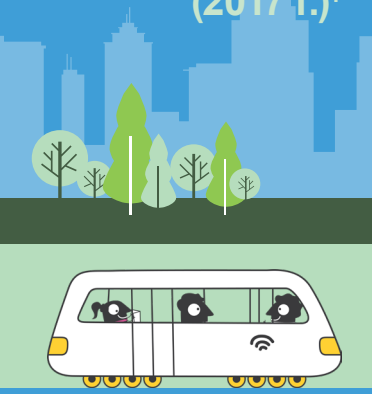
От откриването на първия маршрут през 2012 г., са изградени допълнително още пет маршрута до 2017 г., което е само началото на мрежа от 45 маршрута с обща дължина от 746 километра. В допълнение към тези „магистрали“, Копенхаген разполага с още 400 км. велосипедни алеи[20]. Според оценки на датската държава, „супермагистралите“ биха могли да увеличат броя на пътуванията с велосипед в района на столицата с 6 милиона спрямо данните за 2019 г.

В случай, че придвижването до работното място по велосипедните магистрали не е предпочитаният начин за достигане от крайградските райони до Копенхаген, пътниците могат да превозват безплатно велосипедите си на ежедневно пътуващите влакове (S-влакове) за работещи лица[21]. В рамките на една година от въвеждането на тази мярка в цялата 170-километрова мрежа, броят на превозваните велосипеди се е увеличил от 188 000 на 630 000, т.е. с повече от 300%[22]. Една от причините за увеличаването на броя на превозваните велосипеди е преобразуването на прибиращи се (сгъваеми) седалки във велосипедни стойки.

Всички горепосочени мерки доведоха до значителни ползи за жителите на района на Копенхаген. Според общинските оценки те се равняват на близо 1,1 милиона по-малко дни за отпуск по болест, както и на 20 000 тона по-малко емисии на CO_2 на година[23]. Ако датската столица успее да намали нивата на замърсяване до нивата на замърсеност в провинциалните райони

20. https://supercykelstier.dk/about/
21. https://www.dsb.dk/en/travelers/bicycles/
22. https://bit.ly/3ay53jE
23. https://bit.ly/2S4KTau и https://bit.ly/3aw7PFT

57% от всички пътувания се извършват с обществен транспорт. За близо 50% от пътниците в обществения транспорт, метрото е основният обществен транспорт в Прага и образува гръбнака на мрежата за обществен транспорт (2017 г.)[1]



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

на Дания, очакваната продължителност на живота ще се увеличи с една година до 2040 г[24].

ИНФРАСТРУКТУРНИ ИНВЕСТИЦИИ В ПОДКРЕПА НА НАМАЛЯВАНЕ НА ЕМИСИИТЕ

В допълнение към описаните вече примери за широкообхватни политически мерки, предприети от общините, съществуват прилики в подхода, възприет от градовете Прага, Грац и Рига, за постигане на промяна в поведението чрез големи инвестиции в инфраструктурата за обществения транспорт, колоезденето и ходенето пеш.

Прага

Прага, една от най-големите централноевропейски столици и един от най-бързо разрастващите се градове в Европа, също има за цел да се превърне в град с нулеви емисии до 2050 г.[25]

През последните години чешката столица извърши значителни инвестиции в обществения транспорт. Само през 2017 г. за инфраструктура са заделени 245 млн. евро, в това число за обновяване на спирките и разширяване на трамвайните линии[26]. Усилията бяха подкрепени с решението за изграждане на четвърта линия на метрото,

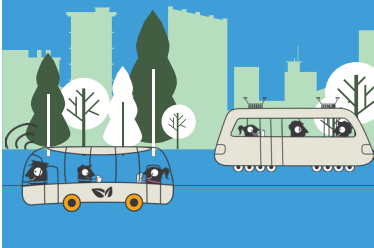
24. https://bit.ly/2S3fx3Y
25. https://bit.ly/352475H
26. https://ceec.uitp.org/prague-investment

която да свърже историческия център с югоизточната част на града. Инвестицията на стойност 2,7 млрд. евро стартира през лятото на 2019 г.[27] В процес на разработване е нов голям транспортен терминал — Praha Smichov — за да се свържат пътуванията с железници, автобуси, метро и автомобили. Новият терминал ще насърчи използването на обществения транспорт чрез ускоряване и улесняване на прехвърлянето между различните видове транспорт.

Друг важен предстоящ за изграждане проект ще създаде нова осемкилометрова метро линия, която ще свърже съществуващата мрежа на метрото с нова трамвайна линия и по този начин ще намали емисиите от автомобили и автобуси в предградията. Това са два примера за начините, по които градът работи за намаляване на броя на автомобили, движещи се на конвенционални горива по пътищата.

Градската администрация също така се стреми да засили електрическата мобилност и да стимулира активното движение. Придвижването пеш и използването на велосипед се насърчава чрез изграждането на висококачествени, зелени обществени пространства.

Използването на обществен транспорт в рамките на града се е увеличило от 1,03 милиарда пътувания през 2000 г. до 1,28 милиарда пътувания през 2016 г. (т.е. увеличение с 24%)[1]



27. https://bit.ly/2SjQv0P

1. https://bit.ly/2VT1nDI

300% увеличение на годишните абонаменти за обществен транспорт след субсидия

Грац

Грац (Австрия) има дълга традиция в проучванията на общественото мнение относно поведението по отношение на мобилността, започнала през 80-те години на миналия век. Последното проучване показва лек спад в използването на моторизирани превозни средства за сметка на ходенето пеш и карането на велосипед. Така приблизително 20% от жителите използват обществен транспорт, 42% използват лични превозни средства и около 38% ходят пеш или карат велосипед[28]. Относително високият процент на велосипедисти и пешеходци се дължи на факта, че Грац разполага с най-голямата пешеходна зона в Европа. Освен това градът активно насърчава колоезденето, ходенето пеш и използването на обществения транспорт, особено през последните години. Усилията бяха синхронизирани в концепцията за мобилност за 2020 г., която насърчава колоезденето и ходенето пеш, като инвестира в инфраструктура, включително велосипедни алеи и тротоари, особено в покрайнините на Грац[29].

В допълнение за следващите години е приет инвестиционен план за разширяване на трамвайните линии. С планове на стойност 117 млн. евро ще се намалят тесните участъци, ще се увеличи броят на двуколовозните трамвайни трасета и ще се разширят съществуващите линии. Градската управа подчертава, че инвестиционният пакет, финансиран от

28. https://bit.ly/3aA2uNG
29. https://bit.ly/3buYPlL

община Грац и провинция Щирия, има за цел да подобри точността и честотата на трамваите[30]. Подобно на Виена, Грац насърчава хората с постоянно пребиваване да закупят годишен абонамент за обществения транспорт. През 2016 г. общината реши да субсидира годишния абонамент за своите жители. През 2020 г. цената на годишния абонамент за услугата е 456 евро, докато постоянните жители плащат само 228 евро т.е. половината от цената. Първоначалното намаление на цената е довело до увеличение с 300% на годишните абонаменти[31]. Съгласно последните данни повече от 10% от жителите са закупили годишен билет. Въпреки че на пръв поглед тази цифра не изглежда много висока, следва да се има предвид, че 60 000 жители са студенти, които ползват различни абонаментни пакети[32].

Тези усилия са особено важни, тъй като през 2012 г. в проведен местен референдум, гражданите на Грац се възпротивиха на идеята за зона с ниски емисии. От 2014 г. насам обаче в Грац и в провинция Щирия има регионална зона с ниски емисии за камиони, което ги задължава да спазват стандарт за емисии Евро 3. Щирия се намира в Алпите, в долина с формата на басейн, където е трудно да се избегне концентрацията на замърсители.

38% от местните жители вървят пеш и карат велосипед

Намаляване на замърсяването - без зона с ниски емисии

30. https://steiermark.orf.at/v2/news/stories/2893728/
31. https://bit.ly/3bAuB0D
32. https://bit.ly/3by4ffK

Регламент относно достъпа на превозни средства в градски условия, въведен с цел насърчаване на придвижването с велосипед и ходенето пеш

Рига

Латвийската столица, където живее една трета от цялото население на страната, през последните години инвестира във велосипедна, пешеходна и инфраструктура за обществен транспорт, особено с финансовата подкрепа на Европейския съюз. Въпреки че няма признаци Латвия да е превишила европейските стандарти за качество на въздуха, Рига е изправена пред предизвикателства, свързани със замърсяването, поради гъсто застроения исторически център на града. Ето защо през последните години бе взето решение старият град да се превърне в пешеходна зона с цел намаляване на замърсяването и насърчаване на туризма[33]. Забраната за достъпа на автомобили до улици в центъра на града между 12,00 ч и 6.00 ч. от понеделник до събота съдейства за безопасността на пешеходците и велосипедистите[34].

Бяха предприети допълнителни мерки, като са направени инвестиции в обществения транспорт с подкрепата на Европейската инвестиционна банка, която предостави 75 млн. евро за финансиране на закупуването на 20 нископлатформени трамваи и 20 задвижвани с водород автобуси, които да заменят по-старите превозни средства. Тези инвестиции, които бяха част от плана „Юнкер“, включват също така изграждането и модернизирането на трамвайната инфраструктура и инфраструктурата за зареждане с водород[35].

33. https://bit.ly/2KtCyJ0
34. https://bit.ly/350akPy (стр 15)
35. https://bit.ly/2VNdkdS

Възможност за отпускане на заеми от Европейската инвестиционна банка

Доверие в инвестициите във велосипедна инфраструктура въпреки суровия зимен климат

Рига, като най-големият град в трите прибалтийски държави, реализира потенциала на велосипедните алеи още в началото на 21-ви век. През 2001 г. са построени 13,5 км велосипедни алеи за свързване на стария град с един от районите в покрайнините на Рига. През последните години инфраструктурата за велосипедисти е основен приоритет за градската администрация. Велосипедните алеи бяха изградени с цел свързване на предградията с центъра на града и осигуряване на алтернативен път за достъп до плажовете на Балтийско море. По този начин велосипедните алеи могат да се използват за придвижване до и от града, както и за развлекателни цели и по-дълги пътувания до прибалтийските курорти, като например Юрмала[36]. Според финансирания от ЕС проект „CIVITAS Handshake“ осведомеността за ползите от велосипедния транспорт нараства всяка година, а популярността на 68-километровата велосипедна мрежа се увеличава.

36. http://rdsd.lv/velosatiksme-riga/velosatiksme-riga

80% намаление на замърсяването на въздуха в Брюксел по време на инициативата „Ден без автомобили“

25% намаление на азотния оксид в Париж

Повишаване на осведомеността по отношение на задръстванията в градските райони

ПРИЛАГАНЕ НА МЕРКИ ЗА НУЛЕВИ ЕМИСИИ

Освен горепосочените инициативи на градовете, насочени към нулеви емисии, редица по-малки и по-големи градски райони в Европа предприеха стъпки за намаляване на общото замърсяване и на нивата на емисиите на парникови газове, както и за улесняване на достъпа до обществен транспорт. Примерите по-долу представят решения, свързани с инвестиции в инфраструктура, както и „меки мерки“, като например намаляване на цените за обществения транспорт.

Намаляване на замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване чрез ограничена употреба на автомобили

От въвеждането си през 90-те години „Ден без автомобили“ е една успешна инициатива за намаляване на замърсяването на въздуха и шумовото замърсяване, както и отличен инструмент за повишаване на осведомеността и привличане на вниманието на медиите. В рамките на „Ден без автомобили“ се наблюдава ясно намаляване на основните замърсители, особено в по-големите силно натоварени градски райони. Нивата на CO_2 и NOx в Брюксел спаднаха с 75–80%[37]. Други градове, като например Париж, отчетоха 25–30% намаление[38] на замърсяването. Въпреки че тези мерки са само за кратък период от време, значителното намаляване

37. https://bit.ly/2S5S16p
38. https://bit.ly/3cM4jbQ

Пешеходци по време на „Ден без автомобили“ в София

на замърсяването показва ясна връзка между трафика и емисиите и вдъхновява жителите да подкрепят мерките за намаляване на замърсяването от трафика в центровете на градовете. Като част от миналогодишните събития във връзка с ЕВРОПЕЙСКАТА**СЕДМИЦА** НА**МОБИЛНОСТТА**, община Кожани в Гърция забрани целия трафик на автомобили и мотоциклети по две главни улици в центъра на града в продължение на пет часа и като част от „Ден без автомобили“ използва свободното пространство за организиране на церемонията по закриването на кампанията с прояви като спортни състезания за деца и танцови състави. Нивата на ФПЧ10 и NOx спаднаха с 30%[39] в сравнение с измерванията на качеството на въздуха на следващия ден. Град София също организира „Ден без автомобили“ и проследи качеството на въздуха през целия ден с помощта на мобилна станция, инсталирана от Изпълнителната агенция по околната среда. Статистическите данни от измерванията на качеството на въздуха показаха добри нива на ФПЧ10 през цялата седмица на кампанията[40]

39. Заявка за наградата ЕВРОПЕЙСКАСЕДМИЦАНАМОБИЛНОСТТА на град Кожани (2019 г.)
40. Заявка за наградата ЕВРОПЕЙСКАСЕДМИЦАНАМОБИЛНОСТТА на град София (2019 г.)

21 станции за зареждане на 164 автобуса в Грьонинген и околните райони

Обща инфраструктура обслужва няколко различни вида автобуси

Намаление с 90% на емисиите на CO_2 от обществения транспорт

Грьонинген — нов транспортен парк от електрически автобуси

Град Грьонинген (Нидерландия) реши да замени изцяло своя транспортен парк от бензинови автобуси с изцяло електрически такива. Целият парк от 164 автобуса от трима производители функционира от края на 2019 г. Освен инвестициите в превозни средства, бяха монтирани 21 станции за зареждане в автобусните депа и на други места в Грьонинген и околностите. Освен това, новата електрическа инфраструктура за зареждане може да се използва от трите вида електрически автобуси и представлява най-голямата съществуваща регионална мрежа от електрически автобуси в Нидерландия. Освен намаляването на шума и замърсяването, значителните инвестиции водят и до намаляване на емисиите на CO_2 с 90%[41].

В допълнение към инвестициите, Грьонинген придоби репутацията на един от най-благоприятните за велосипедисти европейски градове. Като една от първите мерки за пространствено планиране с цел насърчаване на придвижването с велосипед през 70-те години на миналия век, студентският град в североизточната част на Нидерландия установи политика „първо велосипеда“, с която да бъде отдадено предимство на велосипедистите. Тази уредба доведе до впечатляващо разделяне във видовете транспорт в полза на велосипедите. Близо 60% от всички пътувания в Грьонинген се извършват с велосипед и градът продължава

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

да инвестира в инфраструктурата за велосипедисти.

Въпреки, че много европейски градове изграждат инфраструктура за велосипедисти, като например велосипедни алеи, Грьонинген отиде по-далеч, като подгрява велосипедните алеи, за да избегне заледяването на пътищата за велосипедистите. Освен това в покрайнините на нидерландския град са създадени няколко буферни паркинга. Тази система осигурява възможност за комбиниране и смяна на различни превозни средства - от автомобил или влак към велосипед за последната част от пътуването. Докато други европейски градове са натоварени с проблеми около изграждането на капацитет за частните автомобили или обществения транспорт, Грьонинген намалява пречките за велосипедисти, като например опасни пресечки или светофари[42]

Подгрявани велосипедни алеи за подобряване на безопасността

Буферните паркинги намаляват замърсяването в центъра на Грьонинген

42. https://bit.ly/2VVtvG5

Проект FREVUE — решения за товарен превоз в градски условия с нулеви емисии

Ако градските центрове трябва да останат дестинация за пазаруване, която си заслужава, от основно значение е да се вземе предвид превоза на големи количества стоки до магазините, бутиците и бакалиите. Поради това е необходимо да се намерят решения с нулеви емисии в областта на градския товарен превоз. Финансираният от ЕС проект FREVUE е тествал над 70 електрически превозни средства с различни размери в различни градски среди в цяла Европа. Електрическите превозни средства, които варираха от 3,5 до 19 тона, работеха в реални условия за доставката на напитки, колети, пощенски пратки и други стоки. По този начин FREVUE предприе важна стъпка към изграждането на логистика за постигане на нулеви емисии на CO_2 в големите градски центрове до 2030 г. и подобряването на качеството на въздуха в европейските градове[43].

Дори този сравнително малък тест имаше потенциала за значителни намаления на емисиите на CO_2 и NOX. Пилотните изпитвания на превозните средства, проведени в няколко големи европейски града през целия срок на действие на проекта[44], показаха, че само по себе си тяхното внедряване е спестило до 2000 кг NOx. Според проучванията на проекта това представлява равностойността на общите емисии на NOx от сухопътния транспорт в Лондон в рамките на всеки тридневен период през 2013 г.

43. https://frevue.eu/
44. https://cordis.europa.eu/project/id/321622

Поради това всеобхватното въвеждане на решения за превоз на товари с нулеви емисии може да има значителен потенциал за подобряване на качеството на въздуха. Изследователите по проекта FREVUE също така подчертаха, че ако само в Лондон се извърши електрификация на 10 % от товарния автопарк до 2021 г., столицата би могла да спести над 1 милиард евро[45].

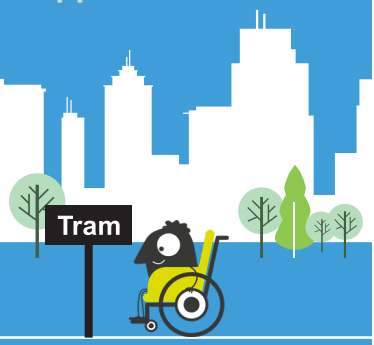
ДОСТЪПЪТ ДО ОБЩЕСТВЕН ТРАНСПОРТ НАСЪРЧАВА СОЦИАЛНОТО И ИКОНОМИЧЕСКО ПРИОБЩАВАНЕ

Друга цел на тазгодишната тема „**Чиста мобилност за всички**“ е да подчертае, че решенията за мобилност с ниски и нулеви емисии следва скоро да станат приемливи и достъпни за всички. Тя е насочена към хората с физически и психически проблеми, както и към младежите, възрастните граждани, жените, малцинствените групи, хората със специални потребности или лицата в неравностойно социално положение. Достъпът до обществен транспорт насърчава социалното и икономическо приобщаване, достъпа до развлекателни и културни дейности и осигурява свобода на движение за всички, без да е необходимо да се разчита на притежаването на собствен автомобил[46]. Социалното измерение на транспорта е било тема на дискусии от управите на градовете в цяла Европа. В следващите страници са посочени някои примери.

45. https://bit.ly/2VU4aMT
46. https://bit.ly/2S6drQZ

Улесняване на достъпа до обществен транспорт за хора в инвалидни колички чрез преминаване към ниско-платформени трамваи

Скоро обновяването на парка от превозни средства ще достигне 100%



Информационни пунктове за хора със специални потребности във Виена

За незрящите или за хората с намалена подвижност едно кратко пътуване с метро или автобус може да представлява значително предизвикателство. Поради това достъпността на транспорта е от съществено значение за едно приобщаващо общество. Модерните инструменти и подобрения на инфраструктурата са улеснили значително използваемостта на обществения транспорт. „Wiener Linien“ — основният транспортен оператор във Виена — осигури няколко решения в подкрепа на нуждаещите се. За предоставяне на информация бяха инсталирани мултисензорни „информационни пунктове“ в рамките на мрежата на метрото на австрийската столица.

„Информационните пунктове“ предоставят новини и друга съотносима информация чрез уебсайт с технология за преминаване от текст към реч. Тези решения бяха разработени, изпитани и подобрени от „Wiener Linien“ в тясно сътрудничество с австрийската асоциация в подкрепа на незрящите и хората с увредено зрение. Това взаимодействие е било от взаимна полза през последните 20 години и подчертава предимствата на сътрудничеството между операторите в областта на обществения транспорт и организациите на гражданското общество[47].

Преустройство на инфраструктурата за обществен транспорт в Краков

Инвестициите в обществения транспорт са особено важни за разрастващите се градове.

47. https://bit.ly/3bAmGAI (P 315)

Краков инвестира в модерни нископлатформени трамваи, за да намали емисиите и да улесни достъпа на хора в неравностойно положение

Като един от най-бързо разрастващите се градове в Европа, Краков също взема предвид достъпността. Благодарение на финансовата подкрепа на ЕС, Краков е инвестирал в нов транспортен парк от 35 модерни и енергийно ефективни трамваи с нисък под[48]. Остарелият подвижен състав на трамваите, които обслужват дългата повече от 100 км мрежа, постепенно се подменя с 35 нови и енергийно ефективни нископлатформени трамваи. Новите трамваи осигуряват лесен достъп за детски колички и хора в инвалидни колички.

Докато бъдат заменени всички високоплатформени трамваи, служителите са обучени да помагат на хората със специални потребности при основните транспортни възли. Това беше постигнато в рамките на AENEAS — финансиран от ЕС проект, насочен към мобилността в едно застаряващо общество. Друга част от проекта включваше кампания за повишаване на осведомеността на децата и младежите, които да подхождат внимателно към възрастните граждани в обществения транспорт[49].

48. https://bit.ly/3eJbR10
49. https://bit.ly/2W8iDoL (P 270)

30 000 превози годишно/ успешна мярка/близо 80 пътувания на ден

92% удовлет-вореност на потребителите

Споделени превози в обществения транспорт в югозападната част на Нидерландия

Представете си, че живеете в селски район и единствената автобусна линия, която можете да използвате, за да отидете до съседния град, се прекратява. Това може да се превърне в реалност, ако транспортните оператори са изправени пред предизвикателства, като например недостиг на водачи, намалели приходи или икономически съкращения. Освен това услугите за споделени превози или за споделено пътуване, като Uber, често са недостъпни в крайградските или селските райони[50].

Поради това нидерландската провинция Зееланд — регион в югозападната част на Нидерландия — е създала таксиметрова услуга, която действа в цялата провинция по преустановените маршрути на автобусите. Потребителите могат да направят резервация за пътуването си предварително с услугата „Haltetaxi“, която служи като обикновен автобус. Транспортният оператор разполага с гъвкавост да спира на предварително заявените спирки, вместо да извършва автобусни превози по цяла линия с ниска степен на използване. Услугата е на разположение всеки ден до 23,00 ч. и включва спирки, на които се осъществява връзка с конвенционалните линии[51].

50. https://bit.ly/2VImZnw
51. https://bit.ly/2Y9ObNC

Зееланд — регион в югозападната част на Нидерландия с по-малка гъстота на населението

Какъв е смисълът от добра мрежа на обществения транспорт, ако цените не са достъпни за всички? Този въпрос беше повдигнат от градската управа на Виена през 2011 г. От май 2012 г. цялата градска транспортна мрежа във Виена може да се използва само за 1 евро на ден със закупуването на годишен абонамент. От въвеждането на годишния билет с цена 365 евро, абонаментите за обществения транспорт във Виена се увеличиха два пъти. Последните данни показват, че близо 50% от жителите на Виена разполагат с годишен абонамент[52]. Според последните оценки близо 40% от всички пътувания във Виена се извършват с обществен транспорт спрямо близо 30% на пътуванията с автомобил. Освен намалението на цените, инвестициите в разширяването на метрото и трамвайните линии са подобрили достъпността за по-голяма част от гражданите на Виена.[53]

52. https://bit.ly/3cItuwa
53. https://bit.ly/3cTYYzB

Гарантиране на безопасността на жените в обществения транспорт в Хамбург

Жените са уязвима група от потребителите на обществения транспорт, които често не се чувстват в безопасност в градската среда, особено в слабо натоварените часове. Поради това много оператори на обществен транспорт в Европа са инвестирали в служители по сигурността, инфраструктура за безопасност или наблюдение.

В Германия редица градове и оператори на обществения транспорт са предприели инициативи за повишаване на сигурността на жените. Освен 5900-те камери за сигурност, които вече са монтирани в превозни средства и на спирки на обществения транспорт в Хамбург, 400 служители също така осигуряват безопасното пътуване на жените по цялата мрежа на обществения транспорт[54]. Освен това са монтирани общо 177 „колони за спешни случаи“. Тези системи за спешни повиквания осигуряват пряка връзка с централната служба за сигурност и могат да бъдат използвани, за да се извика помощ при необходимост[55].

400 души постоянен персонал по сигурността

177 системи за спешни повиквания

5900 камери

54. https://bit.ly/3cTYYzB
55. https://bit.ly/359ku0o

Варшава — достъпност в обществената среда

Полската столица поде инициатива за повишаване на достъпността чрез въвеждането на законодателство, което да гарантира, че всички обществени пространства, пътища и инвестиции в сградите са съобразени със стандартите за достъпност. След въвеждането на законодателството през 2017 г. бяха необходими няколко години за промяна на метростанциите, автобусните спирки и гарите. Публичните инвестиции са подобрили значително достъпа на лица с намалена подвижност до автобусите и вагоните на метрото. Понастоящем 87% от всички автобусни спирки отговарят на стандартите за достъпност. Строителните проекти във Варшава също така включваха изграждането на 40 км нови велосипедни алеи. Подпомогнати са също така и хората с увредено зрение чрез монтирането на 64 светофара със звукови устройства[56].

Освен тези широкомащабни строителни проекти, градската управа инвестира и в нови нископлатформени трамваи. Като цяло полската столица е закупила 273 трамвая, което ще увеличи скоростта и честотата на обществените транспортни средства[57]. Тези значителни усилия бяха признати и от Европейската комисия, която връчи на Варшава наградата „Достъпен град“ за 2020 г.

40 км велосипедни алеи

Пътищата, обществените пространства и сградите трябва да отговарят на правилата за достъпност

Влаковете и 30 станции на метрото са достъпни за лица с намалена подвижност

Всички автобуси и 87 автобусни спирки са били ремонтирани, така че да отговарят на стандартите за достъпност

56. https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141
57. https://bit.ly/2Y8wVYN

Фонд от 1,25 млн. евро

Повече от 350 подпомогнати жители

Могат да кандидатстват 2700 души

Намаляване на финансовата тежест на зоната с ниски емисии върху групите с ниски доходи в Гент

В началото на 2020 г.[58] белгийският град Гент създаде зона с ниски емисии. Въпреки очакваното намаляване на равнищата на замърсяване, зоните с ниски емисии са финансова тежест за собствениците на автомобили с ниски доходи. Гент въведе уникална схема за подпомагане, за да облекчи финансовата тежест върху групите с ниски доходи, с предоставянето на премии в размер на 1000 евро за дизелови автомобили и 750 евро за бензинови автомобили[59]. За период от три години (премията съществува от 2017 г.) от премиите се възползваха 350 жители, като схемата приключва през юни 2020 г. Очаква се заявленията да се повишат през 2020 г. с въвеждането на зоната с ниски емисии[60].

58. https://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20190416_04334151
59. https://bit.ly/2SbTd8f и https://bit.ly/2VF5XGx
60. https://bit.ly/3cIuCQq

ЕВРОПЕЙСКА СЕДМИЦА НА МОБИЛНОСТТА

16-22 СЕПТЕМВРИ 2020 Г.

EURO CITIES

ICLEI Local Governments for Sustainability

POLIS CITIES AND REGIONS FOR TRANSPORT INNOVATION