

EUROPEJSKI TYDZIEŃ RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU
16-22 WRZEŚNIA 2019

INSTRUKCJA

ZAWIERAJĄCA WYTYCZNE TEMATYCZNE
I PODRĘCZNIK DLA LOKALNYCH DZIAŁACZY



#mobilityweek



Autorzy

POLIS - European Cities and Regions networking for innovative transport solutions

Dagmar Köhler

DKoehler@polisnetwork.eu

Balázs Németh

BNemeth@polisnetwork.eu

Thomas Mourey

TMourey@polisnetwork.eu

EUROCITIES

Juan Caballero

juan.caballero@eurocities.eu

SPIIS TREŚCI

Wprowadzenie do instrukcji	4
Informacje ogólne na temat kampanii	5
WYTYCZNE TEMATYCZNE NA ROK 2019	7
Tegoroczny temat: <i>Chodź z nami!</i>	8
PODRĘCZNIK DLA LOKALNYCH DZIAŁACZY	30

Wprowadzenie do instrukcji

Niniejsza instrukcja zawiera wszystkie informacje niezbędne dla miast planujących zorganizować **EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** w dniach 16-22 września 2019 roku.

Składa się ona z:

- ♦ wytycznych tematycznych wyjaśniających temat na 2019 r., tj. „multimodalność”,
- ♦ podręcznika dla lokalnych działaczy przedstawiającego wymogi uczestnictwa w tej inicjatywie.

Instrukcja rozpoczyna się od podstawowych informacji na temat kampanii. Na końcu dokumentu znajduje się również lista przydatnych linków.

Celem publikacji jest zainspirowanie lokalnych działaczy do organizowania atrakcyjnych kampanii oraz do wdrażania odpowiednich działań trwałych i obchodów Dnia bez Samochodu.

Znajduje się w niej również rozdział dotyczący ubiegania się o nagrody **EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**.

Miasta mają swobodę w dostosowywaniu wytycznych do lokalnych warunków. Informacje zawarte w instrukcji nie są wyczerpujące. Nowe pomysły są zawsze mile widziane jako jej uzupełnienie.

Informacje ogólne na temat kampanii

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU odbywa się co roku w dniach 16-22 września. Ta europejska inicjatywa zachęca miasta i gminy do wprowadzania i promowania środków na rzecz zrównoważonego transportu oraz do zachęcania ludzi do wypróbowywania alternatyw dla korzystania z samochodów.

Komisja Europejska wyznaczyła dwa ambitne cele w zakresie mobilności miejskiej:

- ♦ stopniowe wycofywanie do 2050 r. samochodów o napędzie konwencjonalnym w miastach,
- ♦ dążenie do logistyki miejskiej o zerowej emisji w głównych ośrodkach miejskich do 2030 r.

Violeta Bulc, komisarz ds. transportu, koncentruje się na czterech obszarach priorytetowych: innowacjach, cyfryzacji, dekarbonizacji i ludziach.

Od czasu wprowadzenia w 2002 r. **EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** jego oddziaływanie stale rośnie, zarówno w Europie, jak i na całym świecie. W 2018 roku kampania pobiła rekord frekwencji — w ciągu tygodnia wydarzenia zorganizowało 2792 miast i gmin z 54 krajów.

Ponad połowa uczestniczących miast i gmin wdrożyła działania trwałe w łącznej liczbie 8848, skupiając się głównie na zarządzaniu mobilnością, dostępnością oraz nowych lub ulepszonych obiektach infrastruktury rowerowej.

Zwieńczeniem tygodnia jest Dzień bez Samochodu, w ramach którego uczestniczące miasta na cały dzień rezerwują jeden lub kilka obszarów, które są przeznaczone wyłącznie dla pieszych, rowerzystów i środków transportu publicznego. W 2018 roku 1153 miasta obchodziły Dzień bez Samochodu.

WYTYCZNE TEMATYCZNE NA ROK 2019

Wytyczne tematyczne zawierają wyjaśnienie tegorocznego tematu kampanii i wezwania do działania („*Chodź z nami!!*”), korzyści płynące z bezpiecznego chodzenia i jazdy na rowerze, niezbędne środki polityczne na rzecz bezpieczniejszego chodzenia i jazdy na rowerze oraz pewne pomysły na działania wokół tematu rocznego.



Chodź z nami!

Tegoroczny temat: *Chodź z nami!*

Hasło EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** w roku 2019 to „Chodź z nami!” W ten sposób zwracamy szczególną uwagę na tegoroczny temat „Bezpieczny ruch pieszzy i rowerowy” oraz podkreślamy znaczenie chodzenia pieszo jako zbyt często niedocenianej formy transportu.

Zarówno chodzenie pieszo, jak i jazda na rowerze to aktywne środki poruszania się. Mają one kluczowe znaczenie dla przyszłości miast w całej Europie. 50 lat temu ludzie chodzili lub jeździli na rowerze tylko wtedy, gdy nie mogli sobie pozwolić na samochód. Obecnie europejskie miasta nie mogą już nadmiernie polegać na samochodach. Nie możemy sobie na to pozwolić.

Kampania EUROPEJSKIEGO **TYDZIEŃ RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** 2019 zachęca do wybierania aktywnych form poruszania się lub łączenia chodzenia pieszo i jazdy na rowerze z transportem publicznym. Oprócz elastyczności, chodzenie pieszo i jazda na rowerze dają wiele innych korzyści, takich jak dostępność społeczna i ekonomiczna, niezawodność, brak emisji oraz pozytywny wpływ na zdrowie. Przede wszystkim zaś, te miasta, w których dominuje aktywna mobilność, uległy największym przekształceniom.

Aby zapewnić sobie wszystkie te korzyści, chodzenie i jazda na rowerze muszą BYĆ bezpieczne i muszą WYGLĄDAĆ bezpiecznie w oczach społeczeństwa. Władze lokalne powinny zapewnić infrastrukturę drogową, która sprawi, że piesi i rowerzyści przestaną być „szczególnie zagrożonymi użytkownikami dróg”, aby umożliwić im bezpieczne poruszanie się na terenie miast. Więcej osób zdecyduje się na przemieszczanie się pieszo lub na rowerze, jeśli w ramach sieci dróg wystarczająca ilość miejsca zostanie przeznaczona dla pieszych i rowerzystów. Ulice bezpieczniejsze dla ruchu pieszego i rowerowego sprawiają, że miasta lepiej integrują

mieszkańców, a większe obszary przestrzeni publicznej są o wiele bardziej dostępne dla wszystkich, w tym dla małych dzieci i ich rodziców, osób starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej czy osób z bagażem.

Inwestowanie w bezpieczną i komfortową infrastrukturę, przeznaczoną dla aktywnych środków transportu, to nie tylko inwestycja dla tych, którzy uznają się za pieszych lub rowerzystów. Jest to inwestycja dla wszystkich. Jesteśmy pieszymi, kiedy idziemy na przystanek autobusowy, dworzec kolejowy lub miejsce parkingowe, kiedy idziemy na spacer z przyjaciółmi i rodziną, kiedy odwiedzamy nowe miasto lub po prostu kiedy przechodzimy przez ulicę, aby zrobić zakupy czy odwiedzić sąsiada. Bezpieczna i dostępna infrastruktura jest inwestycją dla społeczeństwa.

I nie zapominajmy, że **WSZYSCY** jesteśmy odpowiedzialni za zapewnienie szacunku i bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg.

Sprawmy, aby w naszych miastach można było chodzić i jeździć na rowerze i aby stały się one przyjaznymi miejscami do życia.

W 2019 roku „Chodź z nami!”



Korzyści płynące z chodzenia pieszo i jazdy na rowerze



♥♥♥ +2 lat



25min
♥♥♥ +7 lat

Chodzenie pieszo i jazda na rowerze oferują wiele korzyści. W tej części lokalni działacze mogą znaleźć fakty i liczby, dzięki którym będą mogli być lepszymi promotorami bezpieczniejszego poruszania się w miastach pieszo i rowerem.

KORZYŚCI DLA ZDROWIA

Rowerzyści żyją średnio dwa lata dłużej niż ci, którzy nie jeżdżą na rowerze i spędzają o 15% mniej czasu na zwolnieniu chorobowym¹.

25 minut energicznego spaceru dziennie wydłuża życie nawet o siedem lat — duże badanie przeprowadzone w Norwegii² z udziałem grupy starszych mężczyzn w wieku 70 i 80 lat potwierdziło, że zaledwie 30 minut codziennych ćwiczeń, takich jak jazda na rowerze, wydłużyło życie tych ludzi nawet o pięć lat, w porównaniu z mężczyznami, którzy nie podejmowali żadnej aktywności fizycznej.

1. CTC: Safety in Numbers. Halving the risks of cycling. <https://bit.ly/2EUEh86>

2. Holme, I., & Anderssen, S. A. (2015). Increases in physical activity is as important as smoking cessation for reduction in total mortality in elderly men: 12 years of follow-up of the Oslo II study. British Journal of Sports Medicine, 49(11), 743-748.

KORZYŚCI DLA ŚRODOWISKA

Pracownik dojeżdżający do pracy rowerem 8 km przez cztery dni w tygodniu, nie przejeżdża samochodem 3220 km rocznie, dzięki czemu nie zużywa 380 litrów benzyny i nie emituje 750 kg CO₂³.

Jedna osoba, która odbywa tygodniowo pięć podróży o długości poniżej 2 km pieszo zamiast samochodem, zmniejsza swój ślad węglowy o 86 kg rocznie (Potter 2004; cytowany przez Europejską Federację Rowerzystów).

Poziom zanieczyszczeń oddziałujących na ludzi podróżujących samochodem jest zazwyczaj dwa razy wyższy niż w przypadku pieszych i rowerzystów⁴. Różnica ta wynika głównie z faktu, że środowisko zamknięte (np. wnętrze samochodu) jest podatne na wyższe stężenie zanieczyszczeń w powietrzu niż środowisko na wolnym powietrzu. A ponieważ jazda na rowerze jest często najszybszym sposobem mobilności w obszarach miejskich, zwłaszcza w okresach szczytu, dodatkowo rowerzyści spędzają mniej czasu w ruchu drogowym, a w związku z tym są mniej narażeni na zanieczyszczenia.

Czy zanieczyszczenie powietrza zaprzecza korzyściom płynącym z jazdy na rowerze i chodzenia pieszo? Nie, korzyści zdrowotne przewyższają ryzyko. Badanie pokazuje, że korzyści zdrowotne wynikające z jazdy na rowerze i chodzenia zostają utracone dopiero po 7 godzinach jazdy na rowerze lub 16 godzinach chodzenia

3. <http://bit.ly/2L2zF3I>

4. Dons, Evi i Int Panis, Luc i Van Poppel, Martine i Theunis, Jan i Wets, Geert. (2012). Personal exposure to Black Carbon in transport microenvironments. Atmospheric Environment..



↓ 750 kg

CO₂



↓ 86 kg



**Mniej
zmotoryzowany
transport na
obszarach
miejskich
i bardziej
aktywne tryby
mogą poprawić
powiązania
społeczne
i zwiększyć
interakcję
między
sąsiadami**

pieszo w przeciętnym środowisku miejskim. (Tainio et al. 2016)⁵

KORZYŚCI SPOŁECZNE

Ludzie mieszkający przy ulicach, na których nie ma ruchu samochodowego, znają i wspierają swoich sąsiadów w znacznie większym stopniu niż ludzie mieszkający przy ulicach o dużym natężeniu ruchu. Ograniczenie transportu silnikowego na obszarach miejskich i bardziej aktywne środki transportu mogą pozytywnie wpływać na więzi społeczne i pobudzać interakcje między sąsiadami. (Źródło: Aldred/University of Westminster)

20 osób poruszających się pieszo zajmuje tyle przestrzeni, ile jeden samochód. (The Ramblers Association, 2010 r.)

Chodzenie pieszo jest kluczowym elementem prawie wszystkich podróży środkami transportu publicznego, a zatem lepsza infrastruktura dla pieszych jest korzystna dla transportu publicznego. Według badania, miasto dysponujące siecią ulic nastawioną na transport publiczny, generuje znaczny wzrost potencjalnego popytu na transport publiczny⁶.

5. Tainio, M., Nazelle, A. D., Gotschi, T., Rojas-Rueda, D., Kahlmeier, S., Nieuwenhuijsen, M., Woodcock, J. (2016). Can Air Pollution Negate the Health Benefits of Cycling and Walking? *Journal of Transport & Health*, 3(2).

6. García-Palomares, J. C., Sousa Ribeiro, J., Gutiérrez, J., & Sá Marques, T. (2018). Analysing proximity to public transport: the role of Street network design. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 76, 102-130.

KORZYŚCI W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Korzyści zdrowotne wynikające z jazdy na rowerze przewyższają ryzyko związane z bezpieczeństwem w stosunku 20 do 1.⁷

Bezpieczeństwo w liczbach: większa liczba pieszych i rowerów zwiększa bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego. Zjawisko to tłumaczone jest tym, że kierowcy w większym stopniu spodziewają się spotkania z pieszym i rowerzystą. Na przykład, ryzyko wypadku podczas poruszania się pieszo w społeczności, w której chodzi się dwa razy częściej, spada o 66%.⁸

Co więcej, jazda na rowerze nie jest tak niebezpieczna, jak się powszechnie uważa. Chociaż każdy zabity to o jednego za dużo, średnio w Wielkiej Brytanii na każde 32 miliony kilometrów przejechanych rowerem przypada tylko jedna ofiara śmiertelna. To ponad 800 razy więcej niż obwód ziemi.⁹

Ekspertki zgadzają się, że powinniśmy dziennie wykonywać przynajmniej 6000 kroków, aby poprawić stan swojego zdrowia i 10 000, aby schudnąć. To dużo, ale jeśli będziemy chodzić pieszo do pracy i utrzymywać aktywność przez cały dzień, szybko uda się te liczby osiągnąć.

<https://bit.ly/2JLZ0uy>

7. Mayer Hillman (1993) *Cycling and the promotion of health*, Policy Studies

8. Jacobsen, P. L. (2003). Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Injury Prevention*, 9(3), 205-209

9. Europejska Federacja Rowerzystów (ECF), <https://bit.ly/2NDaRkZ>



↓ 66%
ryzyko wypadków

Czas spędzony w lokalnych sklepach



KORZYŚCI GOSPODARCZE

Przekształcenie ulic w bardziej przyjazne dla pieszych i rowerów prowadzi do wymiernych korzyści gospodarczych. Istnieje wiele przykładów potwierdzających, że ograniczenie ruchu samochodowego, zmniejszenie liczby miejsc parkingowych lub zamknięcie ulicy dla samochodów przynosi korzyści lokalnym przedsiębiorcom.

Na przykład, od wprowadzenia w Madrycie nowego planu mobilności i rozporządzenia w sprawie dostępu do infrastruktury miejskiej z wykorzystaniem pojazdów (UVAR) w centrum, obroty sklepów w grudniu 2018 r. wzrosły o 9,5% na Gran Via (ulica bez możliwości wjazdu samochodem), o 8,6% w Madrycie Centralnym i o 3,3% w całym obszarze miejskim.¹⁰

Podobnie w Wielkiej Brytanii, gdzie badanie wykazało, że po wprowadzeniu nowej infrastruktury dla pieszych w jednej z dzielnic Londynu, 66% pieszych zadeklarowało, że robi większe zakupy, a 90% lokalnych firm potwierdziło, że zmiany na ulicy spowodowały ogólny wzrost sprzedaży.¹¹

Badanie¹² przeprowadzone przez Francuską Federację Rowerzystów (Fubicy) i CNRS przy wsparciu rządu francuskiego wykazało, że osoby poruszające się samochodami spędzają w lokalnych sklepach

średnio tylko 53,7% czasu, jaki poświęcają na to piesi. Rowerzyści spędzają więcej czasu w lokalnych sklepach niż kierowcy samochodów — średnio jest to 60,4% czasu poświęcanego na to przez pieszych. Piesi i rowerzyści częściej wchodzi do lokalnych sklepów niż kierowcy samochodów.

Oprócz korzyści gospodarczych dla lokalnych firm, aktywna mobilność przynosi również znaczne oszczędności poszczególnym osobom. Belgijskie badanie¹³ na zlecenie rządu regionalnego Brukseli pozwoliło ustalić, że przeciętny mieszkaniec Brukseli zastępujący samochód rowerem, zaoszczędzi rocznie 2853 euro. W kwocie tej zawierają się koszty takie jak naprawa, podatki i paliwo, a także częściowo koszty wynikające z braku konieczności zakupu samochodu.



€2,853
oszczędność/rok

10. El Pais, El gasto en Navidad aumentó un 8,6% en Madrid Central frente al 3,3% en el resto de la ciudad, 22. Januar 2019, <https://bit.ly/2Hr8r6n> + <https://bit.ly/2EZVYU8>

11. Living Streets, 2018, The Pedestrian Pound, <http://bit.ly/2FkflgO>

12. Fubicy i ADEME, 2003 r., „Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité”, badanie przeprowadzone przez Fubicy we współpracy z ADEME. Dossier du vélo urbain n°6, sierpień 2003 r. — wyd. Ademe n°4841

13. Transport & Mobility Leuven. (2012). Impact et potentiel de l'usage du vélo sur l'économie et l'emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l'usage du vélo en 2002, 2012 et 2020, pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

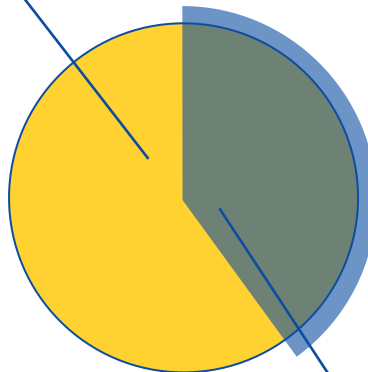
Działania długoterminowe w europejskich miastach

Co władze lokalne mogą zrobić, aby promować korzystanie z aktywnych środków transportu? Przeczytaj kilka przykładów działań i środków, które miasta mogą wprowadzić.

W miastach ludzie mogą częściej chodzić pieszo i jeździć na rowerze, ponieważ odległości są na ogół niewielkie. Na przykład londyńczycy wykonują dziennie prawie 2,4 mln podróży silnikowymi środkami transportu (samochodem, motocyklem, taksówką lub transportem publicznym), mimo że do celu można dostać się pieszo (ponieważ odległość jest krótsza niż 2 km). Odbycie pieszo 40% z tych podróży zajęłoby większości ludzi mniej niż 10 minut. W badaniu wskazano kolejne 1,2 mln podróży realizowanych silnikowymi środkami transportu, które można by częściowo pokonać pieszo (np. jazda samochodem lub dojazd autobusem do/z dworca kolejowego)¹⁴.

Aby wykorzystać ten potencjał, należy zainwestować w infrastrukturę dla ruchu pieszego i rowerowego. Jednakże europejscy decydenci na szczeblu politycznym i administracyjnym, podczas wprowadzania działań związanych z poruszaniem się pieszo i rowerem w swoich miastach, często martwią się o większe zagęszczenie ruchu. Niemniej jednak kilka studiów przypadków opublikowanych w ramach projektu FLOW¹⁵ pokazuje, że instalacja infrastruktury pieszej lub rowerowej faktycznie zmniejsza zatłoczenie. Na przykład ulepszenie infrastruktury dla pieszych w Strasburgu doprowadziło do skrócenia czasu podróży autobusem o 40%.

2.4 milion podróży dziennie w trybie zmotoryzowanym



40% zajęłoby większości ludzi mniej niż 10 minut na spacer



Można podjąć kilka rodzajów działań promujących jazdę na rowerze i chodzenie pieszo oraz zapewniających bezpieczeństwo tych środków transportu.

PLANOWANIE NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

Konsekwentne planowanie chodzenia pieszo i jazdy na rowerze w miastach oraz dostosowanie strategii w tych obszarach do ogólnej strategii mobilności miejskiej wymaga przyjęcia specjalnych planów lub strategii. Dokumenty dotyczące planowania mogą stanowić część planu dla zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) lub być do niego dołączone.

W Polsce Kraków był pierwszym miastem, które w 1993 r. przyjęło zrównoważoną politykę transportową. Jej celem było lepsze wykorzystanie przestrzeni i sprawiedliwe traktowanie wszystkich rodzajów transportu. W tym kontekście miasto zostało podzielone na trzy strefy (A, B i C). Wszystkie strefy A były przeznaczone wyłącznie dla pieszych i rowerów, w strefach B zezwolono na ograniczony dostęp dla pojazdów silnikowych, a strefy C były przeznaczone głównie dla ruchu samochodowego. We wszystkich strefach ważnym celem było zwiększenie dostępności miasta dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Dlatego Kraków wprowadził systemy informacji głosowej na sygnalizacji świetlnej, niektóre krawężniki na skrzyżowaniach zostały obniżone, a na najważniejszych skrzyżowaniach wielopoziomowych zainstalowano windy. Na niektórych chodnikach wykonano linie dotykowe wskazujące osobom niewidomym na znajdujące się w pobliżu skrzyżowanie. Poprawa infrastruktury przyniosła korzyści wszystkim użytkownikom, nie tylko osobom o ograniczonej sprawności ruchowej.¹⁶

Kanton Bazylea w Szwajcarii włączył poruszanie się pieszo i jazdę na rowerze do głównych elementów swojego planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Ten strategiczny dokument przewiduje wprowadzenie zestawu środków infrastrukturalnych i związanych z podnoszeniem świadomości. Do najbardziej widocznych działań należy zbudowanie kładki dla rowerów i pieszych nad niebezpiecznym skrzyżowaniem, zapewnienie większej liczby miejsc parkingowych dla rowerów w głównych węzłach transportu publicznego i spersonalizowane kampanie planowania transportu.

14. Transport for London, 2017, Analysis of Walking Potential

15. Flow Quick Facts: <https://bit.ly/2ve8wJS>

16. European Commission, 2017, Health Equity Pilot Project, Walkability in Kraków, <http://bit.ly/2L2NDCr>

Ponadto stworzenie stanowiska „oficera rowerowego” i „oficera pieszego” w administracji miejskiej, tak jak w przypadku Wiednia¹⁷, może pomóc w lepszym planowaniu i koordynowaniu planów i działań w zakresie aktywnej mobilności.

UDOSKONALONA INFRASTRUKTURA

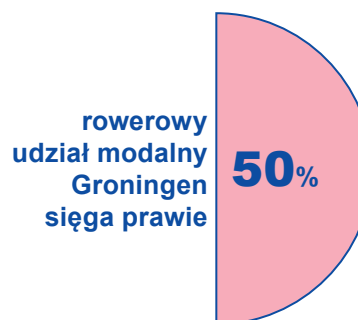
W przypadku infrastruktury dla pieszych i rowerów niezbędne jest zapewnienie szerokich, wygodnych, bezpiecznych i dobrze utrzymanych chodników i ścieżek rowerowych.

W centrum Paryża, wzdłuż Sekwany, stworzono nową ośmiohektarową, wolną od samochodów przestrzeń, przeznaczoną dla ruchu pieszego, rowerowego i wypoczynku¹⁸. Do niedawna obszar ten był zatłoczoną drogą szybkiego ruchu o dużym natężeniu samochodów, przebiegającą wzdłuż rzeki. Sześć miesięcy po udostępnieniu nabrzeża rowerzystom i pieszym, przez centrum miasta codziennie przejeżdżało o 1349 samochodów mniej (28,8%) (luty 2017 r. w porównaniu z 2016 r.). Wpisuje się to w kontekst dużych inwestycji w ścieżki rowerowe i wprowadzenie rozległych stref z dopuszczalną prędkością 30 km/h, „stref spotkań” z dozwoloną prędkością 20 km/h i stref dla pieszych¹⁹.

Infrastruktura rowerowa i pieszka nie jest zarezerwowana dla dużych miast, takich jak Paryż. Średnie miasta, takie jak Vitoria-Gasteiz (Hiszpania), Groningen (Holandia) czy Graz (Austria) podejmują innowacyjne działania, aby aktywna mobilność była jak najprostsza i jak najbardziej komfortowa.



Vitoria-Gasteiz była pionierem we wprowadzaniu pojęcia „superprzecznicy”²⁰. Miasto zostało podzielone na szereg działek, w ramach których priorytet nadano osobom poruszającym się pieszo lub rowerem. Samochody i transport publiczny zostały przeniesione na okoliczne drogi znajdujące się poza tymi przecznicami. W 2014 r., po wprowadzeniu superprzecznicy, Vitoria-Gasteiz osiągnęła udział aktywnych rodzajów przejazdów w systemie modalnym na poziomie 67%²¹.



W mieście Groningen, na północy Holandii, od lat siedemdziesiątych rozwijana jest infrastruktura rowerowa, która zapewnia rowerzystom przewagę nad kierowcami samochodów. Należy do nich kilka „rowerowych ulic”, które są zaprojektowane jako ścieżki rowerowe przeznaczone również dla ruchu samochodów. Ten rodzaj infrastruktury znacznie poprawia bezpieczeństwo rowerzystów. Gmina kontynuuje wdrażanie innowacji w infrastrukturze rowerowej poprzez wprowadzenie ogrzewanych ścieżek rowerowych i inteligentnej sygnalizacji świetlnej zapewniającej pierwszeństwo rowerzystom²². Według rządu Holandii udział ruchu rowerowego w ogólnym systemie modalnym w Groningen wynosi niemal 50%²³.

W Grazu przyjęto kompleksową strategię promowania aktywnej mobilności poprzez inwestycje w infrastrukturę rowerową i kampanie informacyjne. Sieć rowerowa miasta składa się ze 123 km ścieżek rowerowych oraz 800 km dróg w strefach przyjaznych dla rowerów (30 km/h). Graz posiada również jeden z największych na świecie zespołów przylegających do siebie deptaków (6% śródmieścia)²⁴. Powoduje to wysoki udział ruchu rowerowego oraz pieszego w systemie modalnym: 20% dla każdego z tych sposobów transportu²⁵.

Grecka Igoumenitsa będąca laureatem nagrody EUROPEJSKIEGO TYGODNIA RÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU wśród

17. Miasto Wiedeń: <https://bit.ly/2Gsa5kw>

18. Paris Info: <https://bit.ly/2ZtFVpS>

19. SOOT free cities: <https://bit.ly/2IRNv7J>

20. Środki CIVITAS: <https://bit.ly/2Utlrn>

21. EPOMM: <https://bit.ly/2XGygCZ>

22. The Guardian, How Groningen invented a cycling, <https://bit.ly/2emxN54>

23. Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej, 2018 r., Cycling Facts, <https://bit.ly/2vqpzAF>

24. SOOT free cities: <http://www.sootfreecities.eu/sootfreecities.eu/public/city/graz>

25. EPOMM: http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=1&list=1

małych miast udoskonaliła swoją sieć rowerową (tworząc nowe pasy ruchu, rozbudowując je, remontując i wprowadzając oznakowanie) oraz opracowała publiczne systemy wypożyczania i udostępniania rowerów. Gmina stworzyła również i powiększyła deptaki dla pieszych oraz zmodernizowała chodniki, skrzyżowania i przejścia dla pieszych.

PARKINGI ROWEROWE

Zapewnienie odpowiednich rozwiązań parkingowych dla rowerów jest niezbędne do promowania ruchu rowerowego w mieście, stworzenia połączenia z transportem publicznym lub po prostu umożliwienia ludziom poruszania się po centrum miasta pieszo, po dotarciu do niego rowerem.

Wiele europejskich miast inwestuje w parkingi dla rowerów i czasami tworzy ogromne konstrukcje odpowiadające potrzebom. Na przykład w Utrechcie, w Holandii, park rowerowy znajdujący się pod stacją kolejową, do końca 2020 roku będzie w stanie pomieścić 12 500 rowerów.²⁶ Chociaż osiągnięcia bułgarskich miast mogą wydawać się mniej spektakularne, bardzo aktywnie tworzą one nowe parki rowerowe, ponieważ krajowe przepisy dotyczące parkowania od 2016 r. wymagają tworzenia parkingów dla rowerów w różnych miejscach na obszarach miejskich. Rozporządzenie to dotyczy m.in. obiektów mieszkalnych (1,5 miejsca parkingowe na mieszkanie), obiektów mieszkalnych dla studentów (1 miejsce parkingowe na 2 łóżka), budynków biurowych (1 miejsce parkingowe na 100 m² powierzchni biurowej), sklepów (1 miejsce parkingowe na 35 m²) oraz oczywiście dworców komunikacji miejskiej (1 miejsce parkingowe na 30 pasażerów/godzinę)²⁷.

Innowacyjny projekt infrastruktury parkingowej dla rowerów jest cechą charakterystyczną europejskich miast, takich jak Hradec Králové w Republice Czeskiej, gdzie w 2015 roku zbudowano w pełni zautomatyzowaną „wieżę parkingową”²⁸. Siedmiopiętrowa wieża zapewnia możliwość bezpiecznego zaparkowania ponad 110 rowerów na powierzchni zaledwie 8 m x 8 m. Wieża znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, dzięki czemu parking jest widoczny i umożliwia mieszkańcom bezproblemowe przemieszczanie się przy użyciu zrównoważonych środków transportu.

26. City of Utrecht: <http://bit.ly/2MWtOPV>

27. ECF, 2018, Making Buildings Fit for Sustainable Mobility, <https://bit.ly/2UKIPVF>

28. ENDURANCE, 2015, Bike Tower – Automatic Parking System for Bikes, <https://bit.ly/2lCoE8y>

STOSOWANIE NOWYCH NARZĘDZI W CZASIE CHODZENIA I JAZDY NA ROWERZE



Korzystanie z aplikacji mobilnych i innych urządzeń elektronicznych może pomóc miastom zmobilizować swoje społeczności i sprawić, że ludzie będą chodzić i jeździć na rowerze. Miasto Gdańsk (Polska) wprowadziło w niektórych szkołach aktywną grę związaną z mobilnością. Uczniowie mogą rejestrować swoje podróże piesze i rowerowe, naciskając osobiste karty na elektronicznych czujnikach. Trzy miesiące po przeprowadzeniu kampanii, liczba uczniów chodzących do szkoły osiągnęła 57,4%, w porównaniu z 48,4% przed

kampanią²⁹. W Bolonii aplikacja Bella Mossa³⁰ nagradza rowerzystów i pieszych takimi nagrodami jak bilety do kina lub darmowe napoje w barach partnerskich. Aplikacja ta pozwala gminie na regularne utrzymywanie aktywności 15 000 użytkowników.

Wprowadzenie rowerów elektrycznych pomaga promować korzystanie z rowerów podczas dłuższych podróży i sprawia, że ten środek transportu staje się bardziej dostępny, na przykład dla osób starszych. Włączając do floty rowerów publicznych rowery elektryczne, miasta mogą sprawić, że jazda rowerem będzie dostępna dla wszystkich. Dwa doskonałe przykłady to Mediolan z systemem BikeMi³¹ i Madryt z systemem BiciMAD³². Miasta te oferują swoim mieszkańcom odpowiednio 1150 i 2028 rowerów elektrycznych. W Madrycie flota jest w 100% elektryczna, natomiast w Mediolanie elektryczne i tradycyjne rowery parkowane są w tych samych stacjach.

29. Biuletyn informacyjny SWITCH: <https://bit.ly/2XFwvG5>

30. Dobra praktyka w ramach projektu REFORM <https://bit.ly/2GuwwFS>

31. Witryna BikeMi: <https://www.bikemi.com/en/service-info/info/whats-bikemi.aspx>

32. Witryna BiciMAD: <https://www.bicimad.com/index.php?s=que>

PRZEPISY I PODNOSZENIE ŚWIADOMOŚCI

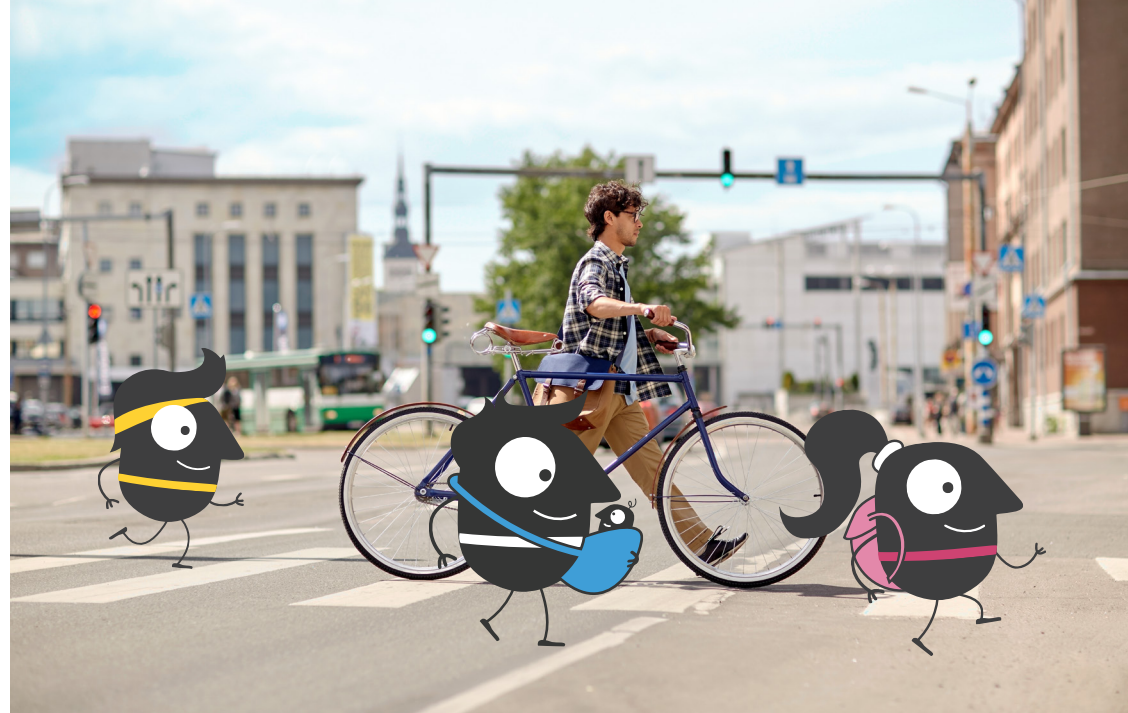
Oprócz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu rowerowego i pieszego, wprowadzenie stref z dopuszczalną prędkością wynoszącą 30 km/h może również ograniczyć ruch samochodowy, a tym samym zmniejszyć hałas i emisję w niektórych obszarach. W Niemczech ministrowie transportu przyjęli zmiany prawne ułatwiające wprowadzanie stref z dopuszczalną prędkością wynoszącą 30 km/h wzdłuż głównych dróg w pobliżu szkół, przedszkoli i szpitali. Dotychczas ograniczały się one tylko do obszarów mieszkalnych.

Inicjatywa „Szkolne Ulice” pomaga zwiększyć bezpieczeństwo i autonomię transportową dzieci uczęszczających do szkół podstawowych w Bolzano. Inicjatywa polega na wprowadzeniu czasowego ograniczenia dostępu samochodów do określonych ulic wokół szkoły i zezwoleniu na wjazd tylko na krótki czas (np. 15 minut) w godzinach szczytu na początku i końcu dnia szkolnego. Dzięki temu rodzice nie mogą podwozić i odbierać dzieci samochodem bezpośrednio pod szkołą. W Bolzano jest około 6000 dzieci uczących się w szkołach podstawowych, które odbywają 80% wszystkich podróży w obrębie miasta, niezwiązanych z transportem samochodowym. Aby zilustrować natężenie ruchu ulicznego, którego można uniknąć dzięki inicjatywie „Szkolne Ulice”, warto powiedzieć, że gdyby 6000 dzieci zostało podwiezionych do szkoły, konieczne byłoby w godzinach szczytu co najmniej 4800 dodatkowych przejazdów po sieci drogowej. Odpowiada to 8% całkowitej dziennej liczby przejazdów pojazdów mechanicznych³³.

Pilotażowe badanie dotyczące usługi „autobus dla pieszych” (tj. grupy uczniów chodzących pieszo do szkoły) w przypadku szkoły podstawowej w Kordobie (Hiszpania) wykazało, że 43,7% uczestników programu



33. FLOW, 2018, The role of walking and cycling in reducing congestion, <https://bit.ly/2a01oAX>



całkowicie lub częściowo zmieniło sposób poruszania, rezygnując z prywatnych samochodów na rzecz chodzenia pieszo. Badanie przeprowadzone przez Kinghama i Usshera (2007 r.) stwierdza, że „szkolne autobusy dla pieszych” mogą wzmacniać poczucie wspólnoty i pomóc dzieciom w rozwijaniu umiejętności społecznych w młodym wieku. Koncepcja ta rozprzestrzeniła się obecnie w kilku krajach, w tym w Irlandii, gdzie miasta takie jak Dublin, Waterford i Limerick promują tę dobrą praktykę.

Kampanie promujące ruch pieszego i rowerowy nie są skierowane wyłącznie do dzieci. W Brukseli kampanie uświadamiające, takie jak „Rowerem do pracy”³⁴ lub „Doświadczenia rowerowe”³⁵, pomogły osiągnąć zmianę w systemie modalnym na korzyść jazdy na rowerze, a chodzenie pieszo jest promowane poprzez poszerzenie centralnej strefy dla pieszych do 50 hektarów, co stanowi drugi pod względem wielkości obszar w Europie.

34. Witryna kampanii „Rowerem do pracy”: <https://www.biketowork.be/>

35. Witryna kampanii „Doświadczenia rowerowe”: <https://bikeexperience.brussels/>

Jakie działania można podjąć w celu promowania multimodalności?



Korzystajcie z mediów społecznościowych i angażujcie swoich mieszkańców:

- Promujcie w mediach społecznościowych chodzenie pieszo i jazdę na rowerze. Wykorzystajcie tegoroczne hasło i dotyczący go hashtag: „Chodź z nami!” i #WalkWithUs
- Zadanie dla pieszych: uruchomcie kampanię w mediach społecznościowych i zaangażujcie właścicieli lokalnych sklepów. Podczas weekendu pytajcie ludzi, ile czasu zajmie spacer do ich ulubionej kawiarni lub parku. A potem sprawdźcie, czy mają rację! Zakładamy się, że ich szacunki będą przesadzone. Kiedy już dotrą na miejsce, mogą zrobić zakupy lub wypić dobrą kawę i zjeść ciastko, a następnie udać się inną drogą do domu.
- Zorganizujcie w mediach społecznościowych konkurs na selfie i sprawdźcie, kto zamieszcza zdjęcia przedstawiające najbardziej aktywne formy mobilności, aby dostać się z punktu A do B i wygrać nagrodę! Nagrodą może być ładny przedmiot lub usługa związana z chodzeniem i/lub jazdą na rowerze.



Chodzenie pieszo i jazda na rowerze to nie tylko mobilność, ale także łączenie ludzi:

- Aktywna mobilność jest tania i powinna być dostępna dla wszystkich. Pokażcie, że miasto, które jest przygotowane na bardziej intensywny ruch pieszy i rowerowy, jest również dostępne dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej.
- Przekonajcie ludzi do dzielenia się swoimi doświadczeniami związanymi z chodzeniem i jazdą na rowerze. Na przykład „czempioni” aktywnej mobilności mogą towarzyszyć przez tydzień wolontariuszom w codziennych podróżach i pokazać im najlepsze trasy.

- W firmach i szkołach poproście ludzi o wskazanie miejsca na mapie, w którym mieszkają. Osoby dojeżdżające do pracy tą samą drogą mogą podróżować razem, pieszo lub rowerem!
- Zorganizujcie konkursy aktywnej mobilności w miejscach pracy, dzielnicach i szkołach lub między nimi, aby zachęcić ludzi do częstszego korzystania z roweru i chodzenia pieszo. Zapewnijcie prawdziwą zachętę do pozostawienia samochodów w domu, zaoferujcie cenną nagrodę (np. rower lub dodatkowy dzień urlopu).
- Współpracujcie z innymi miastami i za pośrednictwem wspólnej aplikacji mobilnej weźcie udział w konkursie pomiędzy miastami. Kto wykona więcej kroków?
- Istnieje tak wiele aktywnych sposobów poruszania się: chodzenie, jazda na rowerze, rowerze elektrycznym, rowerze towarowym, hulajnodze, a nawet na rolkach, deskorolkach czy hoverboardzie. Zorganizujcie tymczasowy „punkt aktywności mobilnej”, w którym będzie można przetestować nowe sposoby poruszania się.
- Wprowadźcie tymczasowy partycypacyjny system znakowania. Na drogowskazach mieszkańcy mogą zapisywać odległość i czas potrzebny na dotarcie do określonego punktu pieszo lub na rowerze.
- Wiele osób zna swoje miasto tylko z samochodu. Zorganizujcie „alternatywne wycieczki” piesze lub rowerowe i pomóżcie mieszkańcom odkrywać własne miasto inaczej, tak jakby byli w nim turystami!
- Wykorzystajcie tydzień działań do stworzenia tymczasowych parków lub tymczasowych miejsc spotkań. Zamiast miejsc parkingowych mieszkańcy zyskają miejsce, gdzie można poznać nowych przyjaciół i spędzić miło czas!



Zaangażujcie lokalnych mieszkańców i interesariuszy w poprawę warunków poruszania się pieszo i rowerem przez cały rok:

- Wykorzystajcie kampanię, aby przeprowadzić ankietę wśród mieszkańców na temat ich odczuć związanych z chodzeniem i jeżdżeniem na rowerze we własnym mieście, zmian, jakie chcieliby widzieć i co przekonałoby ich do zostawienia samochodu w domu. Jeżeli miasto przeprowadza konsultacje, np. w sprawie planu zrównoważonej mobilności miejskiej, **EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** jest doskonałą okazją do ich rozpoczęcia!
- Nawiążcie współpracę z lokalnymi wypożyczalniami rowerów i zaproponujcie dobrą ofertę w ciągu tygodnia działań. Wrzesień to dobry moment, aby wyrobić sobie nowy nawyk podróżowania do szkoły lub pracy.
- Istnieje wiele aplikacji mobilnych, dzięki którym chodzenie i jazda na rowerze staje się bardziej komfortowa i atrakcyjna. Może warto nawiązać współpracę z twórcami jednej z nich, aby zachęcić mieszkańców do częstszego chodzenia i jazdy na rowerze? ³⁶
- Nawiążcie współpracę z mediami, aby regularnie prezentować informacje w lokalnym radiu. Niektóre stacje radiowe oferują obniżone stawki dla lokalnych inicjatyw, ale być może uda się nawet wynegocjować bezpłatną transmisję lub sponsoring.
- Nawiążcie współpracę z firmami działającymi w branży kolejowej i/lub transportu publicznego w swoim mieście i zadbajcie, aby mieszkańcy byli zachęcani do poruszania się na dworzec pieszo lub na rowerze. Bardzo pomocny będzie funkcjonalny i łatwy w użyciu parking rowerowy.

36. <http://mobilityweek.eu/eu-initiatives/social-biking-challenge/>



Edukacja jest kluczem do zwiększenia udziału ruchu pieszego i rowerowego w perspektywie długoterminowej:

- Im wcześniej dzieci odkryją możliwość chodzenia pieszo i jazdę na rowerze w mieście, tym bardziej będą je faworyzować i będą z nimi związane jako dorośli. Razem ze szkołami opracujcie narzędzia pedagogiczne i/lub gry i sprawcie, aby nowe pokolenie było pokoleniem aktywnej mobilności.
- Dołączcie staran, aby pojazdy ciężarowe i cięższe samochody osobowe (zwane SUV-ami) stwarzały mniejsze zagrożenie w przypadku kolizji z pieszymi lub rowerami. Uniknięcie wielu wypadków jest możliwe, ponieważ pojazdy te są wyposażone w systemy wykrywania pieszych i rowerzystów. Do innych usprawnień należy zapewnienie bezpośredniej widoczności kierowcom samochodów ciężarowych i dostawczych. We współpracy z lokalnymi właścicielami flot pojazdów zaprezentujcie przykłady bezpieczniejszych samochodów i podnoście świadomość.
- Zorganizujcie kampanię dla dzieci i dorosłych na temat odbłasków, które zmniejszają ryzyko wypadku nawet o 85%. Zainspirujcie się duńskim „Narodowym Dniem Odblasku” — rozdawajcie odbłaski i zorganizujcie „Odblaskowy Bieg”.



Dostosujcie język i treść:

- Aby zachęcić ludzi do poruszania się pieszo lub rowerem, wykorzystajcie argumenty, które mają wyraźny wpływ na ich codzienne życie: to jest tańsze, to jest darmowa siłownia, tak jest szybciej niż samochodem. Argumenty dotyczące zdrowia i/lub środowiska są czasami zbyt abstrakcyjne.
- Zachęcajcie użytkowników różnych form transportu do wzajemnego szacunku i przypominajcie użytkownikom pojazdów, że piesi i rowerzyści mają pierwszeństwo jako najbardziej narażeni na niebezpieczeństwo.
- W celu promowania chodzenia pieszo i jazdy na rowerze korzystajcie z istniejącej wygodnej i dobrej infrastruktury oraz promujcie zachowania oparte na szacunku.



Bądźcie ambitni

- Nie mówcie zbyt wiele o bezpieczeństwie, w głowach wielu ludzi bezpieczeństwo drogowe = niebezpieczeństwo.
- Kiedy regulujecie dostęp pojazdów do niektórych stref, nie zamykacie ich (dla samochodów), a tak naprawdę otwieracie je (dla ludzi)!
- Zorganizujcie miejski Dzień bez Samochodu.
- Ponieważ tegoroczny Dzień bez Samochodu przypada w niedzielę (22 września), możecie opracować i wypromować alternatywną ofertę dla rodzin i turystów, zapraszając ich do przetestowania wszystkich opcji mobilności. Gdy na ulicach nie będzie samochodów, można zorganizować festiwal, taki jak ten w Wiedniu <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival/>
- A może pobić rekord świata? Jest wiele rekordów, które można ustanowić lub pobić. Wykorzystajcie wyobraźnię i ustanówcie wraz z mieszkańcami rekord świata aktywnej mobilności!
- Zainspirujcie się „Księgą działań” dla lokalnych działaczy opracowaną przez niemieckiego krajowego koordynatora EUROPEJSKIEGOTYGODNIAZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU.
- Przykładowe pomysły: zorganizujcie konkurs fotograficzny na zdjęcie przedstawiające pieszych przechodzących przez zebra, podobnie jak na słynnym zdjęciu z albumu The Beatles „Abbey Road”. A może warto wziąć udział w europejskim konkursie fotograficznym? Więcej oryginalnych pomysłów (w języku niemieckim) można znaleźć na stronie <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-downloads>
- Wybierzcie kilka pomysłów spośród najlepszych przykładów wskazanych przez Europejską Federację Rowerzystów: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141223-Map-of-Ideas.pdf>

Materiały

European Commission

DG MOVE https://ec.europa.eu/transport/home_en

- Urban Mobility: <https://bit.ly/2kLbVDu>
- Road Safety, Walking and Cycling as Transport Modes <https://bit.ly/2TIOFeg>
- Cycling: <https://bit.ly/2I77OOO>

European organisations, platforms and projects

CIVITAS: <https://civitas.eu/>

- Thematic Group: Car-Independent Lifestyles: <https://bit.ly/2UISIWM>
- CIVITAS INSIGHT, The high potential of walking: <https://bit.ly/2KPuky6>
- CIVITAS INSIGHT, Accessible mobility: enabling independent living for all: <https://bit.ly/2Gx7DdO>

Eltis: <http://www.eltis.org/>

Walk 21: <https://www.walk21.com/>

European Cyclists Federation: <https://ecf.com/>

- ECF Map of ideas: <https://bit.ly/2CiVt4e>

FLOW: <http://h2020-flow.eu/>

- FLOW Quick Facts: <https://bit.ly/2ve8wjS>

ISAAC, Pedbike planner: <https://www.pedbikeplanner.eu/#home>

National and local initiatives and good practices

- Activity box (and other materials) developed by the German EUROPEANMOBILITYWEEK National Coordinator: <https://bit.ly/2Br5Lmz>
- Vienna's platform for walking: <https://www.wienzufuss.at/> and cycling: <https://www.fahrradwien.at/>
- Transport for London. Economic benefits of walking and cycling: <https://bit.ly/2qQVqYO>

PODREČNIK DLA LOKALNYCH DZIAŁACZY

W podręczniku dla lokalnych działaczy wyjaśniono trzy kryteria uczestnictwa (tydzień wydarzeń, działania trwałe i Dzień bez Samochodu) oraz sposób rejestracji online. Zawiera on również rozdział dotyczący nagród EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU.

TRZY KRYTERIA UCZESTNICTWA

Do udziału w EUROPEJSKIM TYGODNIU ZRÓWNOWAŻONEGO **TRANSPORTU** zaproszone są wszystkie miasta z Europy i spoza niej. Ich rejestracja online zostanie zatwierdzona pod warunkiem spełnienia co najmniej jednego z poniższych kryteriów:

- ♦ zorganizowanie działań w tygodniu od 16 do 22 września z uwzględnieniem tematu przewodniego obowiązującego w tym roku;
- ♦ wdrożenie co najmniej jednego nowego działania trwałego, które przyczyni się do odejścia od samochodu prywatnego na rzecz zorganizowanego środka transportu. Działania realizowane w ciągu ostatnich 12 miesięcy są również kwalifikowane pod warunkiem, że będą promowane w tygodniu od 16 do 22 września;
- ♦ obchodzenie Dnia bez Samochodu, najlepiej 22 września, poprzez wydzielenie jednego lub kilku obszarów zarezerwowanych dla pieszych, rowerzystów i transportu publicznego na co najmniej jeden cały dzień (1 godzina przed do 1 godzina po godzinach pracy).

Wyłącznie miasta, które zobowiążą się do spełnienia wszystkich trzech powyższych kryteriów zostaną „Złotymi Uczestnikami” i będą mogły ubiegać się o Nagrody EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** (patrz rozdział poniżej).

JAK ZAREJESTROWAĆ SIĘ ONLINE?

Wejdź na stronę www.mobilityweek.eu i kliknij przycisk rejestracji.

Po rejestracji po raz pierwszy lub zalogowaniu się na ubiegłoroczne konto należy wypełnić formularz rejestracyjny online. Można wybrać język polski.

Miasta powinny podać następujące informacje:

- ◆ działania organizowane w tygodniu od 16 do 22 września,
- ◆ działania trwale wdrożone w ciągu ostatnich 12 miesięcy i promowane w tygodniu od 16 do 22 września,
- ◆ informacje o obszarze (obszarach) zamkniętym (zamkniętych) dla ruchu drogowego w trakcie Dnia bez Samochodu oraz o działaniach organizowanych w ciągu tego dnia,
- ◆ powiązane inicjatywy UE, w których miasto również uczestniczy.

Po zakończeniu rejestracji w Internecie krajowy koordynator dokona weryfikacji zgłoszenia. Po zatwierdzeniu zostanie wysłana automatyczna wiadomość e-mail z potwierdzeniem. Dopiero wtedy w zakładce „Uczestnicy” zostanie opublikowany udział miasta.

Participating cities

54 Participating countries in 2018 (total cities: 2792)

	Albania	8
	Andorra	1
	Argentina	4
	Austria	559
	Belarus	66
	Belgium	97
	Bosnia and Herzegovina	6
	Bulgaria	25
	Croatia	16
	Cyprus	2
	Czech Republic	30
	Ecuador	2
	Estonia	6
	Finland	23
	France	55
	Georgia	1
	Germany	52
	Greece	62
	Hungary	...



Participants archive

Current year - 2019

2018

2017

2016

Show all

Participation reports

Find statistics and information on past editions of EUROPEANMOBILITYWEEK in the participation reports

2018 [PDF, 2.3mb]

2017 [PDF, 1.9mb]

2016 [PDF, 1.8mb]

2015 [PDF, 1.5mb]

2014 [PDF, 1.4mb]

2013 [PDF, 5.0mb]

2012 [PDF, 1.7mb]

2011 [PDF, 0.9mb]

Podane informacje można aktualizować w dowolnym momencie do końca września.

W razie potrzeby można łatwo zaktualizować profil miasta, podając imię, nazwisko i adres e-mail lokalnego działacza odpowiedzialnego za EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU w danym samorządzie. Jeśli miasto ma już profil, ale nie pamiętasz danych do logowania lub adresu e-mail, można się skontaktować z koordynatorem krajowym lub europejskim sekretariatem w celu uzyskania pomocy.

Podpisanie Karty jest obowiązkowe jedynie w przypadku ubiegania się o nagrodę EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU.

JAK ROZPOCZĄĆ KAMPANIĘ?

Zacznijcie od analizy rocznego tematu, przyjrzenia się jego skutkom i określenia priorytetów, które pasują do danego miasta i kontekstu krajowego. Nadajcie priorytet istniejącym już dobrym praktykom. Być może warto przyrzeć się, w jaki sposób można je wzmocnić lub dalej rozwijać, a następnie zaplanujcie zmiany, aby je udoskonalić.

Zapewnienie wsparcia politycznego. Jeśli władze krajowe mają trudności z nawiązaniem do tematu rocznego, ponieważ nie uważają go za istotny dla danego miasta, poproście koordynatora krajowego o list wspierający.

Nie bądźcie zbyt polemiczni lub negatywnie nastawieni w komunikacie, który będziecie chcieli przekazać. Chociaż nie możemy realistycznie oczekiwać, że wyeliminujemy z dróg prywatne samochody osobowe, ciężarowe i inne pojazdy w celu uporania się z negatywnymi skutkami gospodarczymi indywidualnego transportu zmotoryzowanego, z pewnością możemy pokazać, że społeczeństwo i przedsiębiorstwa mają wiele możliwości przemieszczania się i transportowania towarów.

Zbierzcie dowody. Zbierzcie fakty i dane liczbowe dotyczące mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju w swoim mieście. Wykorzystajcie je jako dowód, aby podkreślić swoje przesłanie do różnych grup docelowych.

Budujcie skuteczne partnerstwa. Osiągnięcie inteligentnej i zrównoważonej mobilności jest długotrwałym procesem, który wymaga nie tylko wsparcia politycznego, ale również zaangażowanych partnerów. Zachęca się władze lokalne do zawierania takich partnerstw i jak największego zaangażowania podmiotów lokalnych. Każda władza lokalna powinna poszukiwać partnerów lokalnych, którzy mają związek z różnymi wydarzeniami, oraz koordynować przygotowania EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU w ścisłej współpracy z nimi.

W związku z tym gminy powinny ustanowić partnerstwa z organizacjami transportu (publicznego), stowarzyszeniami ochrony środowiska, zdrowia i sportu, lokalnymi przedsiębiorstwami (w tym z ich zewnętrznymi partnerami, tj. klientami, dostawcami, współpracownikami), mediami (lokalnymi) itp.

Przedsiębiorstwa są często zainteresowane uczestnictwem, aby pokazać, że przyjmują na siebie odpowiedzialność za przeciwdziałanie zmianom klimatycznym oraz dbałość o społeczność i zdrowie swoich pracowników. Władze lokalne powinny wykorzystać te fakty do zaangażowania większej liczby partnerów.

Przedsiębiorstwa, organizacje i inni potencjalni partnerzy, którzy nie kwalifikują się

do wniesienia wkładu do EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU (16-22 września), ale planują zorganizowanie w ciągu roku dodatkowych działań, mogą zarejestrować się indywidualnie. Dzięki funkcji MOBILITYACTIONS organizacje te mogą wejść na stronę www.mobilityweek.eu/about-mobilityactions i zarejestrować swoje działania.

Opierajcie się na istniejących inicjatywach. Na szczeblu lokalnym, regionalnym czy krajowym, istnieje szereg inicjatyw, które w taki czy inny sposób odnoszą się do prowadzonej kampanii. Dostosowanie się do nich może wzmocnić dane zagadnienie i przekaz oraz zmniejszyć wysiłek.

DZIAŁANIA W TYGODNIU OD 16 DO 22 WRZEŚNIA

Miasta są proszone o skupienie się podczas opracowywania swojego programu na temacie przewodnim kampanii obowiązującym w tym roku. Mogą one jednak organizować działania dotyczące konkretnych tematów związanych ze zrównoważonym transportem miejskim. Oto kilka przykładów powtarzających się działań.

Oficjalna inauguracja EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Do rozpoczęcia kampanii idealnie nadają się wydarzenia publiczne i medialne, które odbędą się 16 września. Podczas wydarzenia inauguracyjnego można:

- ◆ podpisać publicznie Kartę przy udziale przedstawicieli politycznych w celu okazania swojego zaangażowania;
- ◆ zainaugurować działania trwale zaplanowane przez miasto;
- ◆ wprowadzić oferty specjalne, takie jak bilet na transport publiczny ze specjalnymi taryfami;
- ◆ zorganizować pieszą wycieczkę z przewodnikiem lub masę krytyczną dla osób jeżdżących na rowerze.

I nie zapomnijcie z wyprzedzeniem zaprosić media, partnerów i mieszkańców!

Działania w zakresie transportu publicznego

Wszystkie podmioty związane z transportem publicznym mogą wykorzystać kampanię jako okazję do promowania rozwiązań multimodalnych, udowadniając, że mogą one stanowić prawdziwą alternatywę dla samochodów prywatnych.

Poniżej przedstawiono zestaw działań poświęconych transportowi publicznemu:

- ♦ dojazdy środkami transportu publicznego: wprowadzenie specjalnych ofert, oferowanie napojów po pracy na pobliskich przystankach lub w autobusie, wprowadzenie konkursów związanych z dojazdami, zorganizowanie debaty między operatorami transportu publicznego a osobami dojeżdżającymi, informowanie pasażerów o systemach typu „car pooling” i „car sharing” itp.;
- ♦ dostępny transport publiczny: współpraca z organizacjami osób niepełnosprawnych, zajęcia z wykorzystaniem wózków inwalidzkich lub opasek do przewiązywania oczu, aby umożliwić innym zrozumienie wyzwań stojących przed osobami o ograniczonej sprawności ruchowej itp.;
- ♦ komunikacja z klientami i personelem: przeprowadzanie badań w celu poznania zadowolenia i oczekiwań użytkowników, organizacja wizyt w jednostce kontroli transportu publicznego w celu przedstawienia wyjaśnień dotyczących częstotliwości, prędkości i tras, przygotowanie wystawy na temat innowacyjnego transportu publicznego z jazdą testową nowymi, ekologicznymi i inteligentnymi pojazdami itp.

Działania związane z jazdą na rowerze

Jazda na rowerze odnosi się do wszystkich aspektów, które sprawiają, że „miasto żyje”. Rowery oszczędzają miejsce i energię oraz nie powodują hałasu ani zanieczyszczenia powietrza.

Wszystkie propozycje działań wymienione w tym punkcie mają na celu zwrócenie uwagi na korzyści płynące z jazdą na rowerze.

- ♦ dojazdy na rowerze: stworzenie punktu informacyjnego, stworzenie „partnerskiego” programu dla nowych i bardziej doświadczonych rowerzystów, organizacja dnia pod hasłem „Rowerem do pracy”, oferowanie śniadań dla osób dojeżdżających do pracy rowerem, korzystanie z dostępnych aplikacji na potrzeby wyzwań związanych z jazdą rowerem, udział w społecznym wydarzeniu rowerowym itp.;
- ♦ usługi i infrastruktura rowerowa: współpraca z lokalnymi stowarzyszeniami rowerowymi, oferowanie usług naprawy rowerów, rozpowszechnianie informacji o bezpiecznych trasach rowerowych, organizowanie przejazdów po niedawno otwartych trasach rowerowych, zwracanie się do lokalnych stowarzyszeń rowerowych lub policji o znakowanie rowerów w celu ochrony przed kradzieżą itp.;
- ♦ jazda na rowerze to moda: organizacja wystawy nowych modeli i prototypów rowerów, organizacja pokazu odzieży rowerowej lub opracowanie zestawów rowerowych itp.



Działania związane z ruchem pieszym

Chodzenie, choć czasem lekceważone, jest ważnym środkiem transportu. Proponowane działania można łatwo zorganizować.

- ♦ przemieszczanie się pieszo: zachęcanie przedsiębiorstw do nagradzania pracowników, którzy chodzą do pracy pieszo (np. śniadanie, zachęty finansowe lub dodatkowe dwie minuty urlopu rocznego), zachęcenie kierownictwa wyższego szczebla do przejścia po ulicach wokół budynków przedsiębiorstwa w celu dokonania oceny ich dostępności dla pieszych itp.;
- ♦ „Żyjące Ulice”: zorganizowanie przechadzki po mieście dla jego władz, aby ocenić problemy, takie jak bariery fizyczne, uszkodzone chodniki, nielegalne parkowanie, wyrzucanie śmieci itp.;
- ♦ „Dzień Parkowania”: zaproszenie mieszkańców do kreatywnego wykorzystania miejsc parkingowych, posadzenie drzew na mniej atrakcyjnych ulicach, zorganizowanie działań zachęcających właścicieli sklepów do udziału w kampanii;
- ♦ szkoły: podczas codziennej drogi do szkoły pieszo dzieciom towarzyszą urzędnicy wysokiego szczebla, wszelkiego rodzaju zawody lub zajęcia, takie jak zabawa w węża, wykorzystanie nowych technologii w celu nawiązania kontaktu z dziećmi itp.;
- ♦ atrakcyjna trasa: organizowanie pieszych lub rowerowych wycieczek lub pikników na istniejących i nieoficjalnych (z zachowaniem środków ostrożności) atrakcyjnych trasach w towarzystwie przedstawicieli lokalnych.

Promowanie odpowiedzialnego korzystania z samochodów

Ci, którzy muszą korzystać z samochodu w określonych celach, mogą również przyczynić się do bardziej zrównoważonego środowiska miejskiego.

Można wziąć pod uwagę szeroki zakres działań wymienionych poniżej. Jest to zarówno ostrożna i bezpieczna jazda, jak i zwiększenie liczby pasażerów w samochodzie (ang. ride sharing).

- ♦ zaoferowanie kierowcom samochodów, którzy utknęli w korkach, „piłeczki od stresu” lub innych przedmiotów, aby mogli sobie uświadomić konsekwencje swojego zachowania;
- ♦ zachęcanie szkół nauki jazdy do organizowania szkoleń z zakresu energooszczędności (ekologiczna jazda samochodem);
- ♦ promowanie ekologicznego stylu jazdy wśród kierowców zawodowych, takich jak kierowcy autobusów szkolnych, taksówkarze, kierowcy samochodów należących do firm i instytucji itp.;
- ♦ wprowadzenie kampanii na lokalnych stacjach benzynowych, aby zachęcić do regularnej kontroli ciśnienia w oponach (poniżej 0,4 bara oznacza wzrost zużycia paliwa o 10%);
- ♦ organizowanie konkursów, w ramach których kierowcy samochodów oddają prawo jazdy na określony czas i otrzymują w zamian bilety na transport publiczny;
- ♦ podczas nadawania informacji o ruchu drogowym przez radio lokalne zachęcanie kierowców do zmiany środka transportu i łącznego wykorzystania różnych środków transportu, jeśli chcą uniknąć korków;
- ♦ prezentacja systemów wspólnego korzystania z samochodów typu „car sharing” i „car pooling”;
- ♦ jeśli w mieście nie ma systemu współdzielenia samochodów, przeprowadźcie ankietę w celu zidentyfikowania potencjalnych chętnych do udziału w programach dostępnych w przyszłości;
- ♦ organizacja wystawy, na której zwiedzający będą mogli zobaczyć i przetestować ekologiczne pojazdy napędzane gazem ziemnym, energią elektryczną lub pojazdy hybrydowe;
- ♦ sprawdzenie, czy burmistrz mógłby korzystać z pojazdu elektrycznego w czasie trwania EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU w celu zwrócenia uwagi mediów.



Działalność związana z miejskim przewozem towarowym

Zrównoważona mobilność to nie tylko sposób, w jaki poruszamy się po naszych miastach, ale także sposób, w jaki transportowane są towary. W celu promowania zrównoważonego miejskiego transportu towarów można zorganizować przejażdżkę rowerem towarowym, wystawę transportową, wprowadzić nowe systemy publicznych rowerów towarowych, zorganizować logistykę wydarzeń z wykorzystaniem rowerów towarowych itp.

Według badań przeprowadzonych przez Vrije Universiteit Brussel i doświadczeń wynikających z projektu Cyclelogistics, od 50 do 70% ruchu towarowego w miastach europejskich mogłoby zostać przeniesione na rowery (towarowe).

Stwórzcie wyznaczoną przestrzeń dla dostaw. Platforma lub parking zlokalizowany poza strefą/strefami bez samochodów byłyby zarezerwowane dla dostaw towarów przeznaczonych do sklepów. Ekologiczne pojazdy dostarczałyby następnie towary do sklepów.

Promocja zarządzania mobilnością

Zarządzanie mobilnością może być potężnym narzędziem osiągania zmiany zachowań. Podczas EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** władze lokalne mogą nawiązywać współpracę ze szkołami i przedsiębiorstwami oraz wdrażać plany mobilności dla szkół i plany dojazdów do pracy.

Aby zachęcić do zmiany zachowań, można organizować takie działania, jak promowanie zrównoważonego dojazdu w biuletynach korporacyjnych, przyznawanie nagród zrównoważonym przedsiębiorstwom, tworzenie grup roboczych złożonych z pracowników lub koordynatorów ds. mobilności itp.

Działania SUMP

EUROPEJSKI **TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** jest doskonałą okazją do wywołania zainteresowania planami zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Można zorganizować kilka działań w celu dalszego promowania swojego planu SUMP:

- ♦ zorganizować wystawę poświęconą możliwym scenariuszom rozwoju transportu;
- ♦ zorganizować konferencję na temat planu mobilności miejskiej;
- ♦ zorganizować spotkania w dzielnicach na temat mobilności miejskiej;
- ♦ zaprezentować i wdrożyć niektóre środki w ramach planu mobilności miejskiej (nowe trasy autobusowe, nowe parkingi „parkuj i jedź”, ścieżki rowerowe, zielone plany dojazdów do pracy, centra mobilności itp.).

Zajęcia rekreacyjne i towarzyskie

Zajęcia rekreacyjne mogą dać możliwość bezpiecznego odkrywania miasta i cieszenia się nim w cichszym otoczeniu, bez konieczności korzystania z samochodów. Niemniej jednak w centrum uwagi EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** powinien pozostać transport miejski, a nie sport czy kultura. Do działań takich należą:

- ♦ organizacja specjalnych połączeń wahadłowych umożliwiających odkrywanie miasta;
- ♦ wycieczki organizowane przez przewodników lub kluby turystyczne;
- ♦ rajdy piesze we współpracy ze sklepami sportowymi, szkołami, stowarzyszeniami itp.;
- ♦ udostępnienie kluczy hotelowych, które umożliwiają również dostęp do transportu publicznego lub programów publicznych rowerów;
- ♦ organizacja bezpłatnych koncertów, przedstawień teatralnych, spektakli ulicznych, artystów, klaunów itp. w przestrzeni publicznej;
- ♦ zapewnienie na głównym placu pustej ściany, na której będzie można zbierać opinie ludzi;
- ♦ zwrócenie się do lokalnych stowarzyszeń sportowych i/lub sklepów oraz przedsiębiorstw o zorganizowanie zajęć sportowych na ulicach;
- ♦ zaoferowanie przejażdżki z wykorzystaniem szczególnych środków transportu, takich jak powozy konie, pociągi turystyczne, łodzie napędzane energią słoneczną itp.



Działalność w zakresie ochrony zdrowia

Konsekwencje zdrowotne związane z transportem dotyczą większości populacji, a w szczególności wrażliwych grup takich jak dzieci i osoby starsze.

Lokalna służba zdrowia, zakłady ubezpieczeń zdrowotnych, stowarzyszenia medyczne i organizacje sportowe mogą być odpowiednimi partnerami w organizowaniu działań związanych z mobilnością i zdrowiem. Przy współpracy z nimi można:

- ♦ zwrócić się do sieci monitorowania jakości powietrza, agencji ds. środowiska i/lub energii (EEA, IEE) lub ośrodków informacji i dokumentacji w sprawie hałasu (INCE, CIDB) o zorganizowanie wystawy poświęconej powietrzu i hałasowi;
- ♦ zwrócić się do policji i/lub stacji kontroli technicznej pojazdów o przeprowadzenie testów na obecność zanieczyszczeń w pojazdach znajdujących się na parkingach;
- ♦ zaprosić zakłady ubezpieczeń zdrowotnych do udzielania informacji na temat korzyści zdrowotnych płynących z aktywności fizycznej, sposobów włączenia aktywności fizycznej do swoich codziennych obowiązków itp.;
- ♦ zwrócić się do szpitala i/lub lekarzy o zaoferowanie badań lekarskich (ciśnienie krwi, krążenie, waga, masa kostna itp.) w celu zwiększenia świadomości zdrowotnej;
- ♦ wykorzystać przenośne urządzenia do pomiaru jakości powietrza, które można zastosować w różnym typie środków transportu.

DZIAŁANIA TRWAŁE

Podczas rejestracji na stronie internetowej zostanie wyświetlona aktualna lista działań trwałych. To jest jedynie wstępem do długiej listy działań trwałych, które miasto może wdrożyć.

Uczestniczące miasta proszone są o przedstawienie nowych działań trwałych, które przyczyniają się do odejścia od samochodu prywatnego na rzecz środków transportu przyjaznych dla środowiska.

Tam, gdzie to możliwe, przynajmniej jednym z tych działań powinno być trwałe przesunięcie przestrzeni drogowej na rzecz ruchu pieszego, rowerowego lub transportu publicznego, np. poszerzenie chodnika, wybudowanie nowego pasa ruchu dla rowerów lub autobusów, nowy system uspokojenia ruchu lub większe ograniczenie prędkości.

Działania te nie muszą być kosztowne. Pokazują one zaangażowanie władz lokalnych na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej. Oto niektóre z możliwych działań o charakterze trwałym:

Transport publiczny

- ♦ poprawa i rozbudowa sieci transportu publicznego (pasy ruchu dla pojazdów o dużej liczbie pasażerów, nowe przystanki, nowe linie, obszary zarezerwowane itd.);
- ♦ zwiększenie częstotliwości, wprowadzenie usług ekspresowych itp.;
- ♦ wykorzystanie ekologicznych pojazdów we flotach transportu publicznego (elektrycznych, hybrydowych, zasilanych gazem ziemnym itp.);
- ♦ bilety multimodalne;
- ♦ zintegrowane usługi dla różnych środków transportu publicznego;
- ♦ negocjacje z operatorami w sprawie postojów w pobliżu najważniejszych zakładów pracy;
- ♦ umożliwienie przewozu rowerów w pojazdach poza godzinami szczytu;
- ♦ budowa nowych stojaków rowerowych na przystankach komunikacji miejskiej;
- ♦ przystosowanie przystanków autobusowych;
- ♦ zapewnienie rozkładów jazdy i innych informacji w przystępnych formatach (duży druk, alfabet Braille'a, format audio itp.);
- ♦ dostosowanie infrastruktury w celu zapewnienia dostępności (niskopodłogowe autobusy, windy, pochylnie itp.);
- ♦ zapewnienie informacji na temat poziomu dostępności poprzez strony internetowe, aplikacje mobilne, ulotki itp.;
- ♦ wprowadzenie nowych rodzajów rozkładów jazdy, stron internetowych



lub aplikacji, zapewnienie usług informacyjnych na temat transportu multimodalnego i ustalenie, co myślą mieszkańcy.

Infrastruktura rowerowa

- ♦ poprawa sieci i infrastruktury rowerowej (rozbudowa, renowacja, oznakowanie, parkingi, blokady itp.);
- ♦ tworzenie publicznych programów wynajmu lub współdzielenia rowerów;
- ♦ założenie punktów informacyjnych dla rowerzystów lub stanowisk do udzielania informacji pracownikom, właścicielom domów, gościom itp.;
- ♦ zapewnienie rowerzystom możliwości przebierania się i kąpieli;
- ♦ zapewnienie bezpiecznych i osłoniętych parkingów dla rowerów;
- ♦ zakup rowerów do publicznej lub firmowej floty;
- ♦ stworzenie punktu naprawy rowerów publicznych;
- ♦ przeniesienie parkingów dla rowerów do wejścia do budynków administracji publicznej, urzędów, centrów handlowych itp.

Obszary ruchu pieszego

- ♦ stworzenie lub powiększanie obszarów dla pieszych;
- ♦ poprawa infrastruktury: kładki dla pieszych, chodniki, przejścia dla pieszych, oświetlenie itp.;
- ♦ zmiana lokalizacji lub przystosowanie do ruchu pieszego przestrzeni publicznej.

Nowe formy użytkowania i własności pojazdów

- ♦ uruchomienie internetowych systemów car-pooling i car-sharing;
- ♦ odpowiedzialne korzystanie z samochodów (ekologiczna jazda itp.);
- ♦ korzystanie z (bardziej) ekologicznych pojazdów;
- ♦ instalacja punktów ładowania pojazdów elektrycznych.

Dystrybucja towarów

- ◆ nowe przepisy dotyczące dystrybucji towarów;
- ◆ korzystanie z (bardziej) ekologicznych pojazdów;
- ◆ utworzenie platform rozładunkowych do celów transferu towarów.

Parkowanie

- ◆ wprowadzenie nowych stref parkowania lub stref z zakazem parkowania;
- ◆ bardziej rygorystyczne egzekwowanie przepisów dotyczących parkowania;
- ◆ udzielanie informacji na temat przepisów dotyczących parkowania;
- ◆ wprowadzenie elastycznego czasu pracy w celu zmniejszenia zatorów w godzinach szczytu;
- ◆ zarezerwowanie najlepszych miejsc parkingowych (najbliżej wejścia) dla samochodów współdzielonych;
- ◆ zapewnienie gwarantowanej możliwości przejazdu do domu w nagłych wypadkach dla osób korzystających z samochodów współdzielonych;
- ◆ przeniesienie parkingu z dala od wejścia do biura.

Systemy uspokajające ruch i ograniczające dostęp

- ◆ programy ograniczenia prędkości w pobliżu szkół;
- ◆ ograniczenie zewnętrznych stref parkowania;
- ◆ stworzenie stacji/dworców „parkuj i jedź”
- ◆ stałe ograniczenie dostępu do centrów miast.

Dostępność

- ◆ wprowadzenie planów dostępności;
- ◆ stworzenie udogodnień dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- ◆ usuwanie barier architektonicznych;
- ◆ obniżenie i powiększanie chodników;
- ◆ stworzenie chodników dotykowych i podjazdów dla wózków inwalidzkich;
- ◆ instalacja urządzeń dźwiękowych w sygnalizacji świetlnej.

Zarządzanie mobilnością

- ◆ przyjęcie planów podróży do miejsc pracy i szkół;
- ◆ stworzenie ośrodków mobilności i usług informacyjnych;



- ◆ opracowanie materiałów edukacyjnych;
- ◆ plany mobilności miejskiej w porozumieniu z lokalnymi podmiotami;
- ◆ zachęty i premie dla pracodawców;
- ◆ ułatwianie dostępu do firm lub innych obszarów społecznych.

DZIEŃ BEZ SAMOCHODU

Dzień bez Samochodu to szczególnie dobry slogan do eksperymentowania z nowymi modelami ruchu i zrównoważonym transportem. Jednak organizację Dnia bez Samochodu należy zaplanować z dużym wyprzedzeniem, ponieważ zamknięcie ulic dla ruchu drogowego może stanowić biurokratyczne wyzwanie.

Kiedy odbywa się Dzień bez Samochodu?

Zachęcamy wszystkie europejskie miasta do dalszego obchodzenia Dnia bez Samochodu w dniu 22 września.

Jeśli będzie to lepsze dla realizacji celu, dzień ten można przenieść na dowolną inną datę w czasie trwania EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** (16-22 września). W ciągu tego tygodnia można zorganizować więcej niż jeden Dzień bez Samochodu.

Jeśli miasto przez cały rok (np. w marcu lub czerwcu) organizuje cykliczne Dni bez Samochodu, zachęcamy do zarejestrowania ich jako AKCJIMOBILNOŚCI.

Co jest uznawane za Dzień bez Samochodu?

W obrębie miasta można zdefiniować jeden lub kilka obszarów wolnych od ruchu samochodowego. Będą one zamknięte dla ruchu zmotoryzowanego przez większą część dnia (tj. godzinę przed normalnymi godzinami pracy do godziny po normalnych godzinach pracy).

Poruszać się w nich będzie można jedynie pieszo, na rowerach, pojazdami transportu publicznego oraz pojazdami o niższej emisji zanieczyszczeń, takimi jak pojazdy na gaz płynny (LPG), pojazdami zasilanymi gazem ziemnym, pojazdami elektrycznymi itp.

Jeśli zdefiniowanych jest więcej obszarów niż jeden, mogą one zostać połączone ścieżkami pieszymi. Strefy wolne od ruchu samochodowego mogą być również uzupełnione przez strefę buforową ze szczegółowymi informacjami dla kierowców samochodów.

Dlaczego warto wziąć udział w Dniu bez Samochodu?

Dzień bez Samochodu jest jednym z trzech kryteriów uczestnictwa w EUROPEJSKIM TYGODNIU ZRÓWNOWAŻONEGO **TRANSPORTU** i jest obowiązkowy w przypadku miast, które chcą ubiegać się o nagrodę.

Ale Dzień bez Samochodu to o wiele więcej. Wiele miast korzysta z okazji, aby ustanowić strefy dla pieszych na ten dzień i zorganizować duże imprezy otwarte w uwolnionej przestrzeni publicznej.

Poza aspektem świątecznym, wydarzenie jest doskonałą okazją do pokazania mieszkańcom, jak może wyglądać wolne od samochodów centrum miasta lub jego okolice.

Ponadto Dzień bez Samochodu ma dużą siłę oddziaływania <https://bit.ly/2YMZCHX>. Zmierzcie jakość powietrza i hałas w tym dniu, w przeddzień i w kolejnym dniu. Podzielcie się wynikami z mieszkańcami. Pokażcie im, że zmiana zachowań i akceptacja mniej zależnego od samochodu stylu życia jest częścią rozwiązania. Stawką jest walka ze zmianami klimatu, poprawa naszego zdrowia i jakości życia w naszych miastach.

Jak zdefiniować strefę wolną od ruchu samochodowego?

Lokalizację i wielkość obszaru (obszarów) wolnych od samochodów należy starannie dobrać, biorąc pod uwagę kontekst lokalny. Obszary te mogą służyć do:

- ◆ zaakcentowania konkretnych kwestii (hałas, jakość powietrza itp.);
- ◆ przedstawienia lub przetestowania planowanych środków (tj. stałej strefy dla pieszych);
- ◆ dotarcia do określonych grup (dzieci, pracowników itp.);
- ◆ podkreślenia zaangażowania przedsiębiorstw zlokalizowanych na danym obszarze.

Wybierając miejsca, w których obchodzony będzie Dzień bez Samochodu, należy wziąć pod uwagę liczbę osób odwiedzających je w „normalnym” dniu oraz przewidywaną liczbę dodatkowych osób w Dniu bez Samochodu.

Należy również wziąć pod uwagę miejsca parkingowe niezbędne w okolicy.

Jeśli miasto stworzy więcej niż jeden obszar wolny od ruchu samochodowego, obszary te należy połączyć.



Jak stworzyć strefę wolną od ruchu samochodowego, dopuszczając jednocześnie wyjątki?

Dostęp do stref wolnych od ruchu samochodowego powinien być monitorowany, a przed wjazdem do nich należy zainstalować barierki. Niezbędna będzie pomoc władz odpowiedzialnych za ruch miejski, policji i innych władz lokalnych.

Należy sporządzić krótką listę pojazdów, które mogą wjeżdżać do tej strefy. Poza pojazdami bardziej ekologicznymi (LPG, na gaz ziemny, elektrycznymi itp.) odstępstwa mogą być przyznawane pracownikom służby zdrowia, osobom niepełnosprawnym oraz pojazdom niezbędnym do wykonania pilnych prac naprawczych.

Służby ratownicze (policja, straż pożarna, pogotowie ratunkowe) oraz pracownicy zakładu energetycznego i gazowego powinni być automatycznie wpuszczani na dany teren.

Wnioski o odstępstwa, które nie są wymienione na powyższej liście, powinny być kierowane do właściwego wydziału władz miejskich. Odstępstwa takie należy ograniczyć do minimum.

Mieszkańców należy zachęcić do usunięcia samochodów dzień wcześniej, aby oczyścić ulice. Konieczne może być zapewnienie specjalnych parkingów i podpisanie umów z ich operatorami.

Alternatywą byłoby zezwolenie mieszkańcom na wyjeżdżanie z danego terenu samochodem, ale bez możliwości powrotu przed określoną godziną. Następnie musieliby zostawiać samochody na parkingu.

Dostawy powinny być możliwe do określonej godziny (która zostanie określona)



zgodnie z ogólnymi warunkami. Dla handlowców wymagających dostaw w ciągu dnia można stworzyć strefę rozładunku poza wyznaczonym obszarem. Z tego miejsca towary byłyby dostarczane za pomocą rowerów towarowych lub ekologicznych pojazdów.

Jakie alternatywne rozwiązania można zaoferować w czasie Dnia bez Samochodu?

Transport publiczny jest najszybszym i najskuteczniejszym sposobem poruszania się w Dniu bez Samochodu. Pożądane są następujące działania:

- ◆ większa częstotliwość połączeń;
- ◆ większa dostępność dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- ◆ taryfy specjalne lub bezpłatny transport;
- ◆ inicjatywy specjalne (parkingi łączone oraz bilety autobusowe, autobusowo–kolejowe, bilety zniżkowe w kinach, na basenach itp.).

Warto również zorganizować połączenia wahadłowe łączące parkingi z centrum miasta lub określonymi trasami (wycieczka po mieście, obwodnice itp.).

Bardziej ekologiczne pojazdy (na gaz płynny, gaz ziemny i elektryczne) mogą być używane w obrębie stref wolnych od ruchu samochodowego do realizacji dostaw towarów lub do przewozu osób niepełnosprawnych.

Duże znaczenie wśród rozwiązań alternatywnych mają również rowery. W związku z tym warto:

- ◆ zaangażować lokalne grupy i stowarzyszenia rowerowe;
- ◆ zaoferować wynajem rowerów w obiektach typu „parkuj i jedź”, na dworcach kolejowych, przystankach autobusowych itp.;
- ◆ połączyć bilety na autobusy z opłatą za wynajem roweru lub bilety za parking z opłatą za wynajem roweru;
- ◆ zaoferować rower w zamian za kluczyki do samochodu lub dowód rejestracyjny, co również stanowi dobrą inicjatywę;
- ◆ zaplanować zadane parkingi rowerowe obsługiwane przez pracownika;
- ◆ wyznaczyć bezpieczne, dobrze oznakowane trasy rowerowe poza strefami wolnymi od ruchu samochodowego;
- ◆ nie zapominać o rowerach towarowych

Gdzie zostawić samochód?

Obiekty typu „parkuj i jedź”

Aby zachęcić mieszkańców do pozostawienia samochodu i korzystania z transportu publicznego, na przedmieściach można utworzyć bezpieczne miejsca parkingowe. Te parkingi powinny być obsługiwane przez personel, a ich godziny otwarcia powinny być zgodne z godzinami trwania Dnia bez Samochodu. Mogą one być bezpłatne lub nie (na przykład połączona opłata za parking i autobus lub parking i rower). Miejsca parkingowe, które nie znajdują się na regularnych trasach komunikacji miejskiej, powinny być obsługiwane przez specjalne połączenia wahadłowe.

Dogodne parkingi

W pobliżu miejsc wolnych od ruchu samochodowego należy utworzyć specjalne parkingi dla osób, które muszą korzystać z samochodów. Te parkingi mogą być wykorzystane do wysadzania pasażerów, w celu krótkiego postoju (krócej niż jedna godzina), aby ułatwić wspólne korzystanie z samochodów, aby możliwa była dostawa towarów itp. Nie powinny one być wykorzystywane jako parkingi długoterminowe i w ciągu dnia powinny być obsługiwane przez pracownika. Powinna istnieć możliwość dojechania z tych parkingów do centrum miasta za pomocą komunikacji wahadłowej.

Parking dla mieszkańców

Parkingi powinny być zarezerwowane dla mieszkańców. Powinny być one zlokalizowane w obrębie lub blisko granic strefy wolnej od ruchu samochodowego. Powinny one być uruchamiane tylko na dzień przed wydarzeniem i pozostać otwarte do następnego dnia po wydarzeniu. Można zastosować specjalne opłaty parkingowe w celu zachęcenia mieszkańców do pozostawienia samochodów na parkingach przez cały dzień. Szczegóły należy uzgodnić z operatorami parkingów.

Kto może być najlepszym partnerem do organizacji Dnia bez Samochodu?

Obchody Dnia bez Samochodu mogą budzić niepokój niektórych właścicieli sklepów. Dlatego też należy dołożyć szczególnych starań, aby zaangażować ich na wczesnym etapie organizacji przedsięwzięcia. Dlatego warto:

- ♦ zwrócić się do właścicieli sklepów za pomocą oficjalnego dokumentu zawierającego dostosowane do ich potrzeb informacje na temat sposobu dotarcia do centrum miasta bez samochodu;
- ♦ powiązać nazwę przystanku autobusowego, tramwajowego lub metra z nazwą sklepu;
- ♦ zareklamować sklepy w centrum miasta na materiałach związanych z EUROPEJSKIM TYGODNIEM ZRÓWNOWAŻONEGO **TRANSPORTU** (np. umieszczając ich logo na mapie strefy wolnej od samochodów);
- ♦ wyznaczyć specjalną przestrzeń do realizacji dostaw i korzystać w tym celu z ekologicznych pojazdów;
- ♦ prowadzić dystrybucję biletów na transport publiczny w sklepach;
- ♦ zachęcać właścicieli sklepów do zajmowania przestrzeni publicznej odzyskanej na skutek zakazu używania pojazdów do rozszerzenia ich powierzchni handlowej (tarasy lub powierzchnia na stoiska uliczne). Należy pamiętać, że Dzień bez Samochodu nie powinien zamieniać się w wielkie wydarzenie komercyjne organizowane w celach marketingowych.

NIEZALEŻNIE OD TEGO, JAKIE DZIAŁANIA MIASTO PODEJMUJE W TYM ROKU, UPEWNIJCIE SIĘ, ŻE...

Aby zapewnić synergii na poziomie europejskim i dać ludziom poczucie, że są częścią globalnego ruchu, nie zapomnijcie:

- ♦ konsekwentnie stosować wytyczne graficzne <http://www.mobilityweek.eu/communication-toolkit/>
- ♦ wykazywać się kreatywnością, wymyślać nowe środki i działania oraz dzielić się nimi z koordynatorem krajowym lub z europejskim sekretariatem; <http://www.mobilityweek.eu/contact/>
- ♦ promować hashtag #mobilityweek i śledzić oficjalne konta w serwisie Facebook www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek Twitter <https://twitter.com/mobilityweek> Instagram <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/> YouTube www.youtube.com/user/europeanmobilityweek

Flickr www.flickr.com/photos/europeanmobilityweek

- ♦ korzystać z mediów społecznościowych, pamiętając, aby:
 - udostępniać treści, które są istotne dla danej grupy odbiorców;
 - poprawiać błędy, ale robić to rozsądnie (oddzielać fakty od opinii);
 - współdziałać, rozmawiać o sukcesach partnerów i wspierających;
 - nie wysyłać niechcianej poczty;
 - sprawdzać pisownię i linki we wszystkich publikowanych informacjach;
 - nie zobowiązywać się do żadnych działań bez upoważnienia.
- ♦ wysłać listy informacyjne do wszystkich wrażliwych grup docelowych (właścicieli sklepów, przedsiębiorstw, mieszkańców strefy wolnej od samochodów), aby poinformować ich o EUROPEJSKIM TYGODNIU ZRÓWNOWAŻONEGO **TRANSPORTU** i zaprosić do udziału w jego organizacji;
- ♦ subskrybować dwumiesięczny newsletter; <http://www.mobilityweek.eu/newsletter/>
- ♦ zaangażować pracowników samorządu w organizację kampanii, zachęcić pracowników do szerszego korzystania ze zrównoważonych środków transportu oraz wprowadzić dla nich plan zrównoważonych dojazdów do pracy;
- ♦ monitorować i oceniać działania (liczba nowych użytkowników transportu publicznego dzięki danym działaniom, liczba osób, które zdecydują się nie korzystać z samochodu po kampanii, dane dotyczące poprawy jakości powietrza, ograniczenia hałasu, publiczne opinie na temat planów i działań itp.);
- ♦ powiązać swoje działania ze stosownymi inicjatywami europejskimi (projekt EDWARD — Europejski Dzień Bez Śmierci Drogowej, Europejski Tydzień Sportu, CIVITAS, Porozumienie Burmistrzów itp.);
- ♦ skorzystać z innych przydatnych źródeł dostępnych w internecie (ulotka, plakat, przewodnik po najlepszych praktykach). <http://www.mobilityweek.eu/campaign-resources/>

Wszystkie materiały informacyjne dostępne są w języku angielskim. Niniejsza instrukcja, coroczna ulotka i plakat oraz materiał wideo z kampanii są dostępne we wszystkich językach urzędowych UE.

NAGRODY EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU

Nagroda EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** jest przyznawana władzom lokalnym, które zostaną ocenione jako najbardziej zaangażowane w podnoszenie świadomości w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju podczas ostatniej edycji konkursu EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** (16-22 września).

Od 2017 roku jest ona przyznawana w dwóch kategoriach: dla większych i mniejszych samorządów.

Ma ona na celu promowanie skutecznych kampanii i podnoszenie świadomości potrzeby działań lokalnych w dziedzinie zrównoważonej mobilności w miastach.

Finaliści są nagradzani podczas prestiżowej ceremonii mającej miejsce w Brukseli w marcu, a ich działania są prezentowane w wielu filmach i publikacjach.

Kryteria kwalifikacji

Te same kryteria mają zastosowanie w przypadku obu kategorii.

Władze lokalne mogą ubiegać się o nagrodę EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU**, jeśli:

1. zarejestrują się na stronie internetowej www.mobilityweek.eu;
2. prześlą podpisaną Kartę;
3. są „Złotymi Uczestnikami”, tj. spełniają trzy kryteria:

organizują w określonym tygodniu działania związane z tematem obowiązującym w danym roku;

wdrożą co najmniej jedno nowe działanie trwałe w celu ograniczenia korzystania z prywatnych samochodów;

zorganizują obchody Dnia bez Samochodu.

4. znajdują się w UE-28, krajach kandydujących do UE, potencjalnych krajach kandydujących do UE uczestniczących w procesie stabilizacji i stowarzyszenia, krajach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) lub krajach Europejskiego Obszaru Wolnego Handlu (EFTA). Kraje



te, to: Albania, Austria, Belgia, Bośnia i Hercegowina, Bułgaria, była Jugosłowiańska Republika Macedonii, Chorwacja, Cypr, Czarnogóra, Czechy, Dania, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Kosowo¹, Liechtenstein, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Serbia, Słowacja, Słowenia, Szwajcaria, Szwecja, Turcja, Węgry, Włochy, Zjednoczone Królestwo.

Kryteria oceny

Niezależne jury złożone z ekspertów w dziedzinie mobilności miejskiej dokona oceny:

1. jakości działań w ramach tematu obowiązującego w danym roku;
2. planu działań dotyczącego wydarzeń i udziału społeczeństwa;
3. strategii komunikacji;
4. wpływu działania trwałego (działań);
5. zakresu partnerstwa z lokalnymi zainteresowanymi podmiotami.

Procedura aplikacyjna

Władze lokalne chcące ubiegać się o nagrodę EUROPEJSKIEGO **TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU** muszą:

- ♦ wypełnić formularz aplikacyjny w języku angielskim, podając określone szczegóły;
- ♦ przesłać wniosek w sposób wskazany na stronie internetowej kampanii;
- ♦ dołączyć cyfrową kopię podpisanej Karty;
- ♦ dostarczyć mapę obszaru, który został zamknięty dla ruchu samochodowego

¹ This designation is without prejudice to positions on status, and is in line with UNSCR 1244 and the ICJ Opinion on the Kosovo Declaration of Independence

- podczas Dnia bez Samochodu;
- ♦ wysłać wybrane materiały pomocnicze, takie jak zdjęcia (w dobrej rozdzielczości), filmy, narzędzia komunikacji i wycinki prasowe;
- ♦ wszystko to musi zostać przesłane w terminie od 23 września do 23 października.

Ceremonia wręczenia nagród i nagrody

Ceremonia wręczenia nagród EUROPEJSKIEGO TYGODNIA ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU odbywa się w Brukseli z udziałem komisarza UE ds. transportu. Zazwyczaj ma ona miejsce w marcu. Podczas uroczystości wręczana jest również Nagroda za Plany w zakresie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

Każdy ze zwycięskich samorządów otrzyma film promocyjny o długości do trzech minut prezentujący jego osiągnięcia jako lidera zrównoważonego transportu miejskiego w Europie.

WIĘCEJ INFORMACJI

Strona internetowa i dokumenty Unii Europejskiej

- ♦ European Commission - Mobility and Transport portal <https://bit.ly/1epTAXu>
- ♦ European Commission - Clean transport, Urban transport <https://bit.ly/2US0w8o>
- ♦ European Commission - Sustainable Transport <https://bit.ly/2vjGggO>
- ♦ European Commission - Intelligent Transport Systems (ITS) <https://bit.ly/2fSaRtl>

Projekty i inicjatywy UE

- ♦ CIVITAS www.civitas.eu
- ♦ Eltis www.eltis.org
- ♦ BiTiBi project – Bike Train Bike www.bitibi.eu
- ♦ EBSF_2 project: <http://ebsf2.eu/>
- ♦ FLOW project <http://h2020-flow.eu/>
- ♦ FREVIEW project <https://freview.eu/>
- ♦ MaaS4EU project: <http://www.maas4eu.eu/>

Inicjatywy lokalnych władz, organizacji i wyspecjalizowane przedsiębiorstw

- ♦ BKK Budapest, launch of the FUTÁR tool: <https://bit.ly/2sMaf2L>
- ♦ FUTÁR tool: <http://futar.bkk.hu>
- ♦ Blue Bike: <https://www.blue-bike.be/en>
- ♦ City of Esch-sur-Alzette, Pedestrian signposting, <https://bit.ly/2BQlcC9>
- ♦ City of Paris, Paris respire: <https://bit.ly/2HxHWrQ>
- ♦ Hitch: <http://www.hitchit.co/>
- ♦ International Post Corporation, Parcel Lockers webpage: <https://bit.ly/2oyyKf7>
- ♦ MaaS Alliance: <https://maas-alliance.eu/>
- ♦ MaaS Global: <https://maas.global/>
- ♦ The Money Advice Service (car cost calculator): <https://bit.ly/1Ds8xRu>
- ♦ Le Moniteur Automobile (car cost calculator): <https://bit.ly/2HmdTUg>
- ♦ Mulhouse Alsace Agglomération, news item on Compte Mobilité: <https://bit.ly/2EZAu7s>
- ♦ RATT Timisoara, bike-sharing webpage: http://www.ratt.ro/velo_tm.html
- ♦ STIB Brussels, walking map: <https://bit.ly/2ZpuAHb>
- ♦ Street Life Festival 2018, Vienna, <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival>
- ♦ Swiss Federal Railways, Multimodal webpage: <https://bit.ly/2CMV6xz>
- ♦ Tisséo Toulouse, Pastel Card: <https://bit.ly/2l4sUPx>
- ♦ Transport for London (TfL), walking map: <https://bit.ly/1MIEkxp>
- ♦ UPS, trial of electric tricycles: <https://bit.ly/2F322NI>

EUROPEJSKI DZIEŃ RÓWNOWAŻNEGO TRANSPORTU

16-22 WRZEŚNIA 2019

