

EUROPOS JUDUMOS AVAITĖ

RUGSĖJO 16-22 2021

Judėk tvariai. Išlik sveikas.



#MobilityWeek

TEMOS
GAIRĖS



TURINYS

1. Saugus ir sveikas tvariai judėdamas

EUROPOS **JUDUMOS** SAVAITĖ nesustoja

Kaip galite dalyvauti?

EUROPOS **JUDUMOS** SAVAITĖS dvidešimtmetis

Sąsajos su kitomis ES iniciatyvomis

Šių metų temos

2. Psichinė sveikata

FAKTAI IR SKAIČIAI

Aktyvus judumas turi didelės įtakos sveikatai

Prieinamas transportas skatinant socialinę integraciją ir dalyvavimą

Poilsio zonos mieste

Kova su triukšmo ir oro tarša

GEROJI PRAKTIKA

Erdvės kūrimas

15 minučių miestas

Eismo triukšmo ir oro taršos mažinimo strategijos

3. Fizinė sveikata

FAKTAI IR SKAIČIAI

Oro kokybė

Aktyvus judumas

Mikromobilumas

GEROJI PRAKTIKA

Išmetamųjų teršalų mažinimas miestuose

Automobilių prieigos prie miestų ribojimas

Priemonių derinimas pagal tvaraus judumo mieste planą

Erdvės atlaisvinimas aktyviam judumui

Aktyvaus judumo skatinimas

4. Saugos priemonės

FAKTAI IR SKAIČIAI

Neįgaliųjų saugumo gerinimas

Saugumo keliuose didinimas

Dviratininkų ir pėsčiųjų saugumas

El. paspirtukų saugos taisyklės

GEROJI PRAKTIKA

Dėmesys pažeidžiamoms grupėms

Sąmoningumo didinimas keičiant požiūrį

Atviras dialogas su negalia turinčiais žmonėmis, empatijos skatinimas

Pėsčiųjų zonų plėtra

Eismo intensyvumo mažinimas ir greičio apribojimų mieste griežtinimas

5. Reagavimas į COVID-19

FAKTAI IR SKAIČIAI

Pasitikėjimo viešuoju transportu atkūrimas

Perėjimas prie aktyvaus judumo

Oro kokybės pagerėjimas

GEROJI PRAKTIKA

Saugumo priemonės viešajame transporte

Aktyvus judumas COVID-19 metu

Tvarių judumo mieste planų įgyvendinimo spartinimas

Autoriai

POLIS Network: Cities and Regions for transport innovation

Balázs Németh BNemeth@polisnetwork.eu

Niklas Schmalholz NSchmalholz@polisnetwork.eu

1

Saugus ir sveikas tvariai judėdamas

2021 m. EUROPOSJUDUMOSAVAITĖS tema yra „Saugus ir sveikas tvariai judėdamas“. Šių metų tema pasirinkta paminint sunkumus, kuriuos Europa, kaip ir visas pasaulis, patyrė per COVID-19 pandemiją. Ši beprecedentė sveikatos krizė Europai suteikia ir galimybių.

Miestai ir miestų administracijos sukūrė kūrybiškus, operatyvius atsakus į pandemiją. Šiomet per EUROPOSJUDUMOSAVAITĘ bus švenčiamas miestų gebėjimas greitai atsigauti. Turime toliau skatinti pernykštes tendencijas, tokias kaip aktyvus judumas ir mažataršis arba netaršus judumas.



EUROPOSJUDUMOSAVAITE

nesustoja

Nors COVID-19 pandemija transporto kompanijoms, miestų pareigūnams, regionų administracijoms ir privačioms įmonėms sukėlė didelį susirūpinimą, registracijų į EUROPOSJUDUMOSAVAITE skaičius 2020 m. buvo antras pagal dydį, o iš viso iniciatyvoje dalyvavo beveik 3000 miestų iš 53 šalių. Kampanija siekiama paskatinti visus buvusius ir būsimus dalyvius prisijungti prie 20-osios EUROPOSJUDUMOSAVAITĖS, kurios šūkis šiemet yra „Judėk tvariai. Išlik sveikas“. Žmonės raginami palaikyti fizinę ir psichologinę formą, tyrinėti savo miesto, regiono ar šalies grožį ir rinktis transportą, kuris nekenkia aplinkai ir kitų žmonių sveikatai.

Kaip galite dalyvauti?

Savivaldos, švietimo įstaigos, įmonės ir nevyriausybinės organizacijos (NVO) gali prisijungti prie EUROPOSJUDUMOSAVAITĖS įvairiais būdais. Galite dalyvauti pagrindinėje kampanijos savaitėje rugsėjo 16–22 d. ir pateikti per metus vykdytas tvaraus judumo iniciatyvas, susijusias su JUDUMOAKCIJA. Kad ir ką darote sveiko, saugaus ir tvaraus transporto srityje, prašome pasidalyti savo naujienomis socialiniuose tinkluose ir pažymėti kampanijos organizatorius, kad būtume informuoti. Aplankykite kampanijos svetainę (www.mobilityweek.eu) ir oficialius socialinės žiniasklaidos kanalus „Facebook“, „Twitter“ ir „Instagram“.

O gal jūsų miestas, įmonė arba NVO gali pasigirti pavyzdiniais ir išskirtiniais tvaraus judumo mieste pasiekimais? Per EUROPOSJUDUMOSAVAITE galite gauti apdovanojimą už puikų darbą. Jūsų JUDUMOAKCIJA galėtų būti įtraukta į ES lygio internetinį seminarą ir socialinės žiniasklaidos konkursą, kad pasiektumėte dar platesnę auditoriją.

Taip pat raginame teikti paraišką kasmetiniams tvaraus judumo mieste apdovanojimams: EUROPOSJUDUMOSAVAITĖS apdovanojimams mažesnėms ir didesnėms savivaldybėms, tvaraus judumo mieste planavimo (SUMP) apdovanojimui ir ES miestų kelių eismo saugumo apdovanojimui. EUROPOSJUDUMOSAVAITĖS apdovanojimai mažesnėms ir didesnėms savivaldybėms skirti paminėti išskirtiniams miestų pasiekimams per pagrindinę kampanijos savaitę (rugsėjo 16–22 d.). SUMP apdovanojimas suteikiamas už tvaraus judumo mieste planavimo kompetenciją, remiantis Europos Komisijos SUMP gairėmis. ES miestų kelių eismo saugumo apdovanojimu pagerbiami pavyzdiniai ir novatoriški vietos valdžios pasiekimai kuriant saugesnę miesto aplinką. Daugiau informacijos rasite kampanijos svetainėje.



Šiemet apžvelgsime du sėkmingus visos Europos kampanijos dešimtmečius. Ši kampanija padeda toliau remti vietos iniciatyvas siekiant miestų saugumo, ekologiškumo, įtraukumo ir prieinamumo.

Nuo tūkstantmečio pradžios daugybė institucijų, įmonių, nevyriausybinių organizacijų, miestų ir miestelių prisijungė prie EUROPOSJUDUMOSAVAITĖS, kad padėtų gerinti miesto aplinką. Šios iniciatyvos pradžioje dalyvavo vos 15 ES valstybių narių. Pirkti traukinio bilietus internetu buvo nauja, o išmanieji telefonai ar mobilusis internetas egzistavo tik drąsiausiose mūsų svajonėse. Dabar, praėjus 20 metų, galime keliauti po miestus naudodamiesi paslaugų judumo sprendimais arba rezervuoti taksi vienu mygtuko spustelėjimu išmaniojo telefono programėlėje. Taip pat, panorėję, galime važiuoti bendruoju el. paspirtuku. Galime naršyti naudodamiesi žemėlapių programėle su GPS funkcija, o muziką leisti per belaides ausines visoje Europos Sąjungoje pigiau nei bet kada anksčiau. Nors technologijos pakeitė visų mūsų gyvenimus judumo mieste atžvilgiu, taršos ir saugaus bei tvaraus judumo problemos išlieka.

Sąryšis su kitomis ES iniciatyvomis

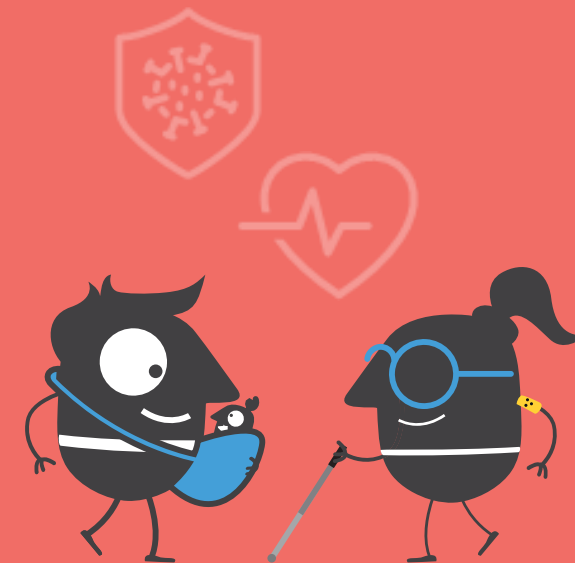
Nors EUROPOS**JUDUMOSAVAITĖ** vyksta kasmet rugsėjo 16–22 dienomis, kitos pagrindinės ES iniciatyvos taip pat yra neatsiejama Europos metinio ciklo dalis, įskaitant ES žaliąją savaitę, ES tvarios energijos savaitę, Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų dienas, Europos geležinkelių metus, Europos sporto savaitę ir su ja susijusią kampaniją „HealthyLifestyle4All“ bei Europos aktyvaus ir sveiko senėjimo savaitę. EUROPOS**JUDUMO SAVAITĖS** kampanijos pagrindiniame puslapyje ir socialinės žiniasklaidos kanaluose, susijusiuose su šiomis ES teminėmis kampanijomis, bus skelbiamos pavyzdinės **JUDUMOAKCIJOS**.

Šia Europos iniciatyva skatinama naudotis viešuoju transportu kaip efektyviu, prieinamu ir mažataršiu judumo sprendimu. Šį tvirtą įsitikinimą atspindėjo COVID-19 piko metu pasirodęs vaizdo įrašas #LovePublicTransport. Taigi EUROPOS**JUDUMOSAVAITĖ** yra glaudžiai susijusi su 2021 m. Europos geležinkelių metais, nes abejomis kampanijomis siekiama skatinti žmones judėti tvariai. Geležinkelis yra viena saugiausių ir tvariausių transporto rūšių visame žemyne. EUROPOS**JUDUMOSAVAITĖ** skatina dalyvaujančius miestus rasti sąsajų su Europos geležinkelių metais ir skatinti keliones geležinkeliu per kampanijos savaitę.

Mūsų kampanija taip pat skatina miestus pasirašyti Europos klimato paktą ir visiems drauge kurti žalesnę Europą. Paktas, kuris yra Europos žaliojo kurso dalis, suteikia galimybę keistis informacija, diskutuoti ir veikti kovojant su klimato krize bei padedant Europos iniciatyvoms ir klimato judėjimams augti ir stiprėti.

Šių metų temos

Atsižvelgiant į šių metų pagrindinę idėją „Saugus ir sveikas tvariai judėdamas“, skiriamos keturios pagrindinės temos: psichinė ir fizinė sveikata, saugumas ir reagavimas į COVID-19. Šiame dokumente pateikiama trumpa faktų ir skaičių suvestinė, taip pat geriausios praktikos pavyzdžiai, susiję su kiekviena iš minėtų temų. Neatsitiktinai psichinė sveikata yra prioritetinga tema, nes EUROPOS**JUDUMOSAVAITĖJE** pasisakoma už tai, kad daugiau dėmesio būtų skiriama psichinės sveikatos ir judumo mieste ryšiui, kuris pandemijos metu tapo vis svarbesnis. Kita prioritetinga tema – fizinė sveikata – apima oro ir triukšmo taršos poveikį bei aktyvaus judumo naudą. Saugumo temoje akcentuojami naujausi transporto saugumo pokyčiai, riboto judumo žmonių integravimas ir plačių saugaus eismo priemonių taikymas miesto aplinkoje. Miestų administracijų atsakas į COVID-19 pandemiją taip pat įtrauktas į šią sritį, daugiausia dėmesio skiriant pandemijos teigiamam poveikiui judumui mieste ir pasitikėjimo viešuoju transportu atkūrimo svarbai.



2

Psichinė sveikata

FAKTAI IR SKAIČIAI

Psichinė sveikata yra viena pagrindinių šių metų temų, pabrėžianti dažnai užmirštą aspektą: transportas gali turėti didelį poveikį žmonių psichinei sveikatai ir gerovei.

Jis sudaro galimybes žmonėms užmegzti naujus ryšius ir neatitolti vienas nuo kito, naudotis profesinėmis ir švietimo galimybėmis bei laisvalaikio praleidimo būdais už namų ribų ir suteikia žmonėms daugiau lankstumo. Viešasis transportas leidžia vyresnio amžiaus žmonėms aktyviai dalyvauti bendruomenėje, o tyrimai rodo, kad vyresnio amžiaus žmonėms pritaikyta transporto politika (pvz., nemokami važiavimo autobusais bilietai) siejamami su didesniu šių žmonių polinkiu naudotis viešuoju transportu, depresijos simptomų ir vienišumo jausmo sumažėjimu. Europos aktyvaus ir sveiko senėjimo savaitės metu tai buvo pabrėžta kaip svarbus veiksnys. Be to, buvo įrodyta, kad trumpesnis kelionės laikas gerina savijautą, o labiausiai jai kenkia 60–90 minučių trunkanti kelionė į darbą ir atgal.

Nerimas dėl didelės žmonių minios ar nepakankama kelionės informacija gali pabloginti psichologinę būseną. Galimybė judėti visada buvo svarbi sveiko ir visaverčio gyvenimo idėjai. Po pandemijos miestai turi dar labiau stengtis kurti teritorijas, kuriose gyventojai galėtų tvariai ir saugiai judėti kada panorėję.



**Kelionės,
trunkančios
apie 60-90 min.,
labiausiai
neigiamai
veikia savijautą**



Aktyvus judumas turi didelės įtakos sveikatai

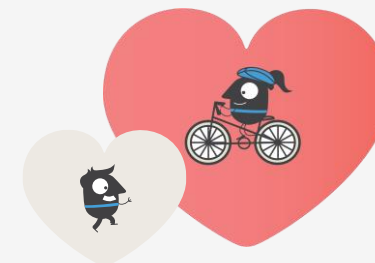
Važiavimas dviračiu ir vaikščiojimas ne tik stiprina sveikatą, bet ir yra nepaprastai naudingas protui. Keletas tyrimų rodo, kad aktyvus judumas sumažina depresiją, nerimą ir kitas psichinės sveikatos problemas. Vaikščiojant ar važiuojant dviračiu, pagreitėja kraujotaka, išsiskiria endorfinai ir sumažėja bendras streso lygis. Vos 30 minučių pėsčiomis ar dviračiu per dieną gali padėti pagerinti psichinę sveikatą. Pagerėja bendra nuotaika, miego kokybė, sumažės stresas, nerimas ir nuovargis. Fiziškai aktyviems žmonėms rizika susirgti depresija sumažėja iki 30 proc., o tiems, kurie jau serga – aktyvumas padeda pagyti.

Miestų, kuriuose vyksta važiavimo dviračiu ir ėjimo akcijos, gyventojai paprastai būna linksmi, sveiki, išsilavinę ir turi stabilius finansus. Šie rodikliai daugiausia siejami su žmonėmis, kurie dažnai naudojami tvariais ir sveikais transporto būdais, palaiko tokį gyvenimo būdą. Dauguma vietos valdžios institucijų, suprantančių aktyvaus judumo integravimo į vietos judumo planą svarbą, taip pat planuoja taikyti kitus novatoriškus socialinius metodus. Miestų, kuriuose populiarus važiavimas dviračiu ir ėjimas, gyventojai moka užmegzti ryšį ir bendrauti su bendraminčiais. Dviračių sportas ir ėjimas padeda ugdyti bendruomeniškumą ir vienybės jausmą.

Prieinamas transportas skatinant socialinę integraciją ir dalyvavimą

Augantys pragyvenimo kaštai miestuose lemia didmiesčių teritorijų ir jų apylinkių gentifikaciją. Priemiesčiuose, kuriuose susisiekimui būtinas automobilis, sunkiau tiems, kurie neturi automobilių, ypač jauniems ir vyresnio amžiaus žmonėms. Socialinė izoliacija ir priklausymo bendruomenei jausmo trūkumas siejami su prastesne sveikata. Tyrimai atskleidžia aiškų ir svarbų ryšį tarp keliavimo / aktyvumo lygio ir socialinės atskirties rizikos. Gerėjant judumui greičiausiai sumažės ir socialinės atskirties rizika. Viešojo transporto tobulinimams, kurie sudaro galimybes keliauti, reikia skirti pakankamai dėmesio, įvertinant bendrą viešojo transporto vertę visuomenėje. Tinklas „C40 Cities“ (pasaulinis miestų tinklas, turintis vieningą požiūrį į klimato kaitą bei siekiantis riboti visuotinį klimato atšilimą) rekomenduoja miestams laikytis tinklinio požiūrio, kuriant prieinamą ir pasiekiamą viešojo transporto sistemą, nagrinėjant fizinio planavimo klausimus, integruotos bilieto kainos politiką ir integruotas veiklas. Tyrimai rodo, kad žmonės, vertinantys viešąjį transportą „gerai“, beveik tris kartus dažniau naudojami tokiomis viešosiomis paslaugomis kaip sveikatos apsauga, prekybos centrai ar švietimo įstaigos, lyginant su tais, kurie viešąjį transportą vertina „prastai“. Šie žmonės taip pat rečiau skundžiasi įtampa, nepasitenkinimu gyvenimu ar psichinės sveikatos problemomis.

Be masinio viešojo transporto, aktyvus ir nemotorizuotas viešasis transportas vaidina svarbų vaidmenį stiprinant socialinę įtrauktį ir gerovę. Pėstiesiems pritaikytos apylinkės skatina vaikščioti pėsčiomis ir važinėti dviračiu, o tai sudaro daugiau galimybių bendrauti su kaimynais ir didina gyventojų bendruomeniškumo jausmą. Tai naudinga tiek psichinei, tiek fizinei sveikatai.



Per dieną pakanka pasivaikščioti ar pasivažinėti dviračiu 30 minučių, kad pagerėtų psichologinė savijauta

Poilsio zonos mieste (parkai, žaliosios erdvės, zonos be automobilių)

Atliekant tyrimus, matomas ryšys tarp žaliųjų erdvių ir teigiamos psichinės sveikatos bei gerovės. Apklausus 10 000 žmonių Didžiojoje Britanijoje ir atsižvelgus į socialinius ir ekonominius skirtumus individualiu ir regioniniu lygmeniu, nustatyta, kad ekologiškesnėse miesto vietovėse gyvenančios bendruomenės patiria mažesnę psichologinę įtampą ir sukuria aukštesnę gerovės lygį.

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

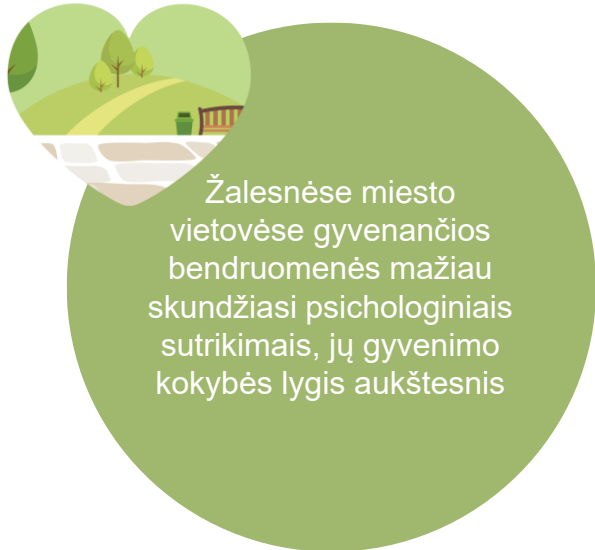
Jungtinės Karalystės psichinės sveikatos ir miestų projektavimo centras išskiria keturias pagrindines psichinės sveikatos galimybių temas, apibendrinamas santrumpa GAPS, t. y. žaliosios, aktyviosios, prosocialinės ir saugios vietos (angl. Green, Active, Prosocial, Safe places). Prieinamas žaliąsias erdves ir teigiamą psichinę sveikatą bei gerovę sieja aiškus ryšys. Žaliosios zonos šalia gyvenamosios vietos gali pagerinti nuotaiką ir motyvuoti mankštintis bei inicijuoti natūralų bendravimą. Žmonės dienos metu turėtų nuolat ir reguliariai susidurti su miesto gamta, mažataršėmis zonomis, o automobilių stovėjimo vietos turėtų mažėti, paverčiant jas žaliomis zonomis ir didesnėmis erdvėmis be transporto, kuriose būtų galima sportuoti ir bendrauti.

Kova su triukšmo ir oro tarša

„Pernelyg didelis triukšmas labai kenkia žmogaus sveikatai ir trukdo kasdieninei žmonių veiklai mokykloje, darbe, namuose ir laisvalaikiu. Jis gali trikdyti miegą, sukelti kardiovaskulinius ir psichofiziologinius padarinius, mažinti produktyvumą ir kelti susierzinimą bei socialinio elgesio pokyčius“, – teigia Pasaulio sveikatos organizacija. 20 proc. Europos gyventojų patiria sveikatai kenksmingą ilgalaikio triukšmo poveikį. Tai daugiau nei 100 milijonų žmonių Europoje. Kasmet dėl triukšmo prarandama daugiau nei 1,6 mln. sveikų gyvenimo metų ir tai yra antra pagal dydį aplinkos problema Europoje po oro taršos. Kas penktas europietis naktimis nuolat girdi triukšmą, kuris gali gerokai pakenkti sveikatai. Europos iniciatyvomis, tokiomis kaip ES žaliaji savaitė, vykstanti nuo šių metų gegužės 3 iki birželio 13 dienos įvairiose Europos šalyse, siekiama didinti informuotumą apie svarbius triukšmo pavojus sveikatai.

Šiuo metu oro teršalų koncentraciją Europos miestuose ženkliai didina transportas. Nors Europos transporto priemonių išmetamų teršalų standartais (t. y. „Euronormomis“) siekiama mažinti išmetamųjų teršalų kiekį ir taip padėti iki 2030 m. pagerinti oro kokybę, NO₂ ir KD koncentracijos ir toliau turės neigiamą poveikį. Šių teršalų poveikis miestuose yra santykinai didelis – būtent čia matomas didžiausias oro taršos poveikis visuomenės sveikatai. Oro teršalai, daugiausia kietosios dalelės ir azoto oksidai, siejami su prasta psichine sveikata, sukeliančia depresijos simptomų atsiradimą ir depresinių

būklių pablogėjimą ilgalaikio poveikio atveju. ES institucijos siekia peržiūrėti Oro kokybės direktyvą ir ES teisės aktus nuo 2004 m. Vykdamas Europos žaliajį kursą, svarstoma peržiūrėti išmetamųjų teršalų normas, siekiant jas labiau suderinti su PSO rekomendacijomis. Ši apžvalga bus pagrįsta antrąja ataskaita „Švaraus oro perspektyvos“, paskelbta 2021 m. pradžioje. Per ateinančius metus išmetamųjų teršalų ribos Europoje gali ženkliai sumažėti.



20%

europiečių susiduria su ilgalaikiu kenksmingu triukšmo lygiu

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

GEROJI PRAKTIKA

Yra daug galimybių kurti miestus taip, kad fizinė veikla būtų integruota į kasdienį žmonių gyvenimą ir būtų gerinama žmonių psichinė būseną. Nuo galimybių naudotis prieinamu, patogiu, saugiu, aktyviu transportu didinimo iki lauko sporto salių įrengimo – tai veiksmai, kurių galima imtis siekiant integruoti fizinį aktyvumą ir socialines sąveikas bei gerinti psichinę sveikatą.

Žmonėms naudinga jaustis saugiai ir turėti galimybę patogiai judėti savo bendruomenėje, o miesto projektavimas prie to daug prisideda. Tinkamas gatvių apšvietimas ir stebėjimas, ryškūs orientyrai, padedantys demencija sergantiems žmonėms judėti po aplinkes, ir į žmones orientuotas gyvenamųjų, komercinių ir pramoninių maršrutų kūrimas yra geri svarbios urbanistinės intervencijos pavyzdžiai.



Erdvės kūrimas

Per pastaruosius 20 metų vykstančią kampaniją EUROPOSJUDUMOSAVAITĖ organizuota įvairi vietinė veikla, skatinanti vaikščioti ir važinėti dviračiu miestuose. Savivaldos organizuoja dienas be automobilio, uždarydamos dalį miesto centro privačioms transporto priemonėms ir panaudodamos atsilaisvinusią erdvę įvairiems renginiams, skirtiems skatinti tvarų judumą mieste. Varnos miestas Bulgarijoje 2020 m. surengė dieną be automobilio – tą dieną buvo uždraustas eismas pagrindinėje promenadoje, o gatvės virto pramogų vietomis, kuriose vietos gyventojai galėjo mėgautis aktyviu laisvalaikiu. Kartu su Bulgarijos miestu tūkstančiai kitų miestų visoje Europoje ir už jos ribų organizavo dienas be automobilio ir panašias eismo mažinimo veiklas, siekdamas pabrėžti vietos aktyviam judumui ir socialiniam bendravimui trūkumą.

Tyrimų ir inovacijų projekte „MORE“, vykdomame pagal „Horizontas 2020“ programą, kuriamos projektų koncepcijos, skatinančios aktyvumą gatvėse ir mažinančios eismo intensyvumą, atsižvelgiant į visų eismo dalyvių, įskaitant aktyvaus judumo naudotojus ir pėsčiuosius, poreikius. „MORE“ projekte dalyvaujančių miestų, pavyzdžiui, Budapešto, Konstancos ir Lisabonos, gatvės laikomos „ekosistemomis“, jose išbandomos kelių erdvių projektavimo įvairiais tikslais, pavyzdžiui, judėjimui, taip pat apsipirkimui, bendravimui ir poilsiui, priemonės.

15 minučių miestas

„15 minučių mieste“ žmonės turi galimybę patenkinti savo poreikius kelias minutes nuo namų paėję pėsčiomis ar pavažiavę dviračiu. Žmonės suvienijami su vieta, kurioje gyvena, miesto gyvenimas ir paslaugos decentralizuojamos. 15 minučių miesto idėja kilo Paryžiuje, nes miesto administracija siekia paryžiečiams pasiūlyti jiems reikiamus dalykus prie jų namų durų ar šalia jų, kad būtų užtikrinta sostinės „ekologinė transformacija“ į daugelį kvartalų. Taip būtų mažinama tarša ir stresas, kuriami socialiai ir ekonomiškai mišrūs rajonai, gerinama bendra gyventojų ir miesto svečių gyvenimo kokybė.

2012 m. Europos žaliaja sostine apdovanotas Ispanijos Vitorijos-Gasteiso miestas jau dešimtmečius kuria žaliąsias zonas miesto centre ir žaliąją juostą aplink jį. 98 proc. gyventojų gyvena 3 km atstumu nuo žaliosios juostos – didelio masto projekto, jungiančio visą miestą supančią žaliąją erdvę. Žalioji juosta tapo ne tik biologinės įvairovės židiniu, bet ir populiaria poilsio vieta, kurioje yra išskirtos erdvės fiziniam aktyvumui, socialiniams susibūrimams ir sąveikai su gamta, pavyzdžiui, paukščių stebėjimui ir ekologiniam ūkininkavimui. Vitorijos-Gasteiso ekologiškumo didinimo priemonės yra neatsiejamos nuo tvaresnių transporto formų politikos.



Kai kurie Švedijos miestai netgi planuoja tapti 1 minutės miestais. Idėja kilo Stokholme. Kiti šalies miestai planuoja prisijungti prie iniciatyvos, kurioje numatyta tuščias automobilių stovėjimo aikšteles apstatyti surenkamais mediniais baldais. Vietos bendruomenė netgi gali pasisakyti dėl baldų projektavimo ir kūrimo. Veikla skatina bendruomeniškumo jausmą ir padeda formuoti kaimynystę, atsiimant gatves iš motorizuotų transporto priemonių.

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

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

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

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

Eismo triukšmo ir oro taršos mažinimo strategijos

ES finansuojamame projekte „Phenomena“ (triukšmo mažinimo priemonių ES galimos naudos sveikatai vertinimas) siekiama nustatyti priemones, mažinančias aplinkos triukšmo poveikį sveikatai. Pirminės išvados rodo, kad planuojant miestą, turi būti atsižvelgta į perteklinio triukšmo taršos poveikį. Galimi sprendimai apima greičio mažinimo strategijas visose miesto teritorijose arba komercinių pastatų naudojimą triukšmo barjerams. Norint pasiekti reikiamą ilgalaikį triukšmo mažinimą, būtina pereiti prie triukšmo prevencijos, pavyzdžiui, remti tvarias judumo rūšis, tokias kaip ėjimas ir važiavimas dviračiu. Sprendimai apima miesto transporto prieigos taisyklių rengimą, pėsčiųjų zonų kūrimą, greičio apribojimų griežtinimą miesto vietovėse ir aktyvaus judumo galimybę.

ES finansuojamo Europos teritorinio bendradarbiavimo projekto CHIPS („Dviračių greitkelių naujovės racionaliems žmonių transportui ir teritorijų planavimui“) metu sukurti ir populiarinami dviračių greitkeliai, kaip efektyvus ir ekonomišką, mažai anglies dioksido į aplinką išskiriantis keliavimas į miesto užimtumo polius ir iš jų, sprendimas. Projekto metu buvo sukurti sprendimai, kurie gali padėti miestams ir regionams sukurti dviračių magistrales, kaip naują judumo pasiūlymą. Tokie sprendimai gali padėti įveikti fizines ir elgesio kliūtis, trukdančias keliaujantiems važiuoti dviračių takais ir maksimaliai padidinti dviračių takų ir kitų transporto priemonių sinergiją.

Oro tarša dėl transporto miesto teritorijose iš esmės mažinama ribojant arba uždraudžiant taršų eismą. Barcelonoje 2016 m. įgyvendinus „superbloką“ koncepciją, t. y. erdves, kuriose nėra automobilių, nukreipiant aplink daugiablokius rajonus, labai sumažėjo triukšmas ir oro tarša mieste. Vietos valdžia dabar planuoja šią koncepciją ženkliai išplėsti, o per ateinančią dešimtmetį Barcelona planuoja visą centrinę teritoriją paversti ekologiškesne, pėstiesiems ir dviračiams pritaikyta teritorija, kurioje beveik visiškai nebus privačių transporto priemonių. Ispanijos sostinėje Madride įgyvendinant tvaraus judumo miesto planą (SUMP), taip pat sukurta mažataršė zona (LEZ). Poveikis buvo akivaizdus – azoto dioksido tarša vos per tris mėnesius nuo LEZ įkūrimo sumažėjo 15 proc.

Keletas Rumunijos miestų, įskaitant Jasai, Sibiu, Sighetu Marmacieju, Sučavą, Tirgu Murešą ir Piteštį, neseniai užsakė modernius, netaršius el. autobusus, nes savivaldybės siekia ekologiškesnių viešojo transporto parko plėtros sprendimų ir platesnių paslaugų vietos gyventojams. Remiantis naujai paskelbtais C40 tyrimais,

reikšmingos ekologiškos investicijos į viešąjį transportą gali sumažinti transporto keliamą oro taršą iki 45 proc. ir daugiau nei perpus sumažinti miesto transporto teršalų kiekį iki 2030 m. Remiantis naująja Europos Komisijos darnaus ir išmanaus judumo strategija, 100 Europos miestų poveikis klimatui taps neutralus, o siekiant įgyvendinti Europos žaliojo kurso oro kokybės ir klimato tikslus visame žemyne, Europos keliuose bus eksploatuojama mažiausiai 100 milijonų netaršių transporto priemonių.



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

3

Fizinė sveikata

EUROPOS JUDUMOS AVAITĖS darbotvarkėje, siekiant skatinti aktyvų judumą ir, kuriant tvarų judumą mieste, didelis dėmesys skiriamas fizinei sveikatai. Svarbų vaidmenį taip pat vaidina ir su eismu susijusių neigiamų išorinių veiksnių, tokių kaip variklių išmetami teršalai, mažinimas.

FAKTAI IR SKAIČIAI

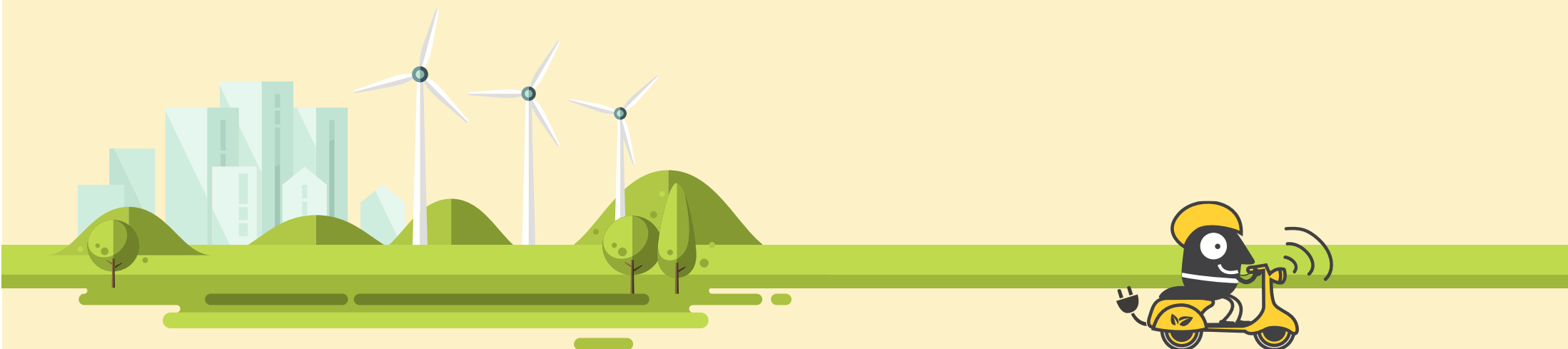
Oro kokybė

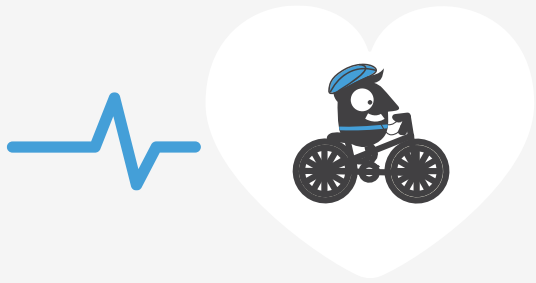
Kenksmingą oro taršos poveikį patvirtina naujausi Pasaulio sveikatos organizacijos (PSO) tyrimai, kuriuose teigiama, kad smulkiųjų dalelių tarša 27 ES šalyse ir JK kasmet tiesiogiai sukelia 376 000 priešlaikinių mirčių. Nepaisant to, per pastaruosius 30 metų su tarša susijusių mirčių skaičius sumažėjo perpus. Pastebimi reikšmingi pokyčiai, mažinant oro taršą, įgyvendinant aktyvaus judumo sprendimus, skatinant naujas transporto rūšis, tokias kaip elektriniai dviračiai, plečiant miesto pėsčiųjų zonas ir žaliąsias erdves. Europos miestai, tokie kaip Kopenhaga ir Amsterdamas, įsipareigojo iki 2030 m. pakeisti visą viešojo transporto parką elektrinėmis transporto priemonėmis. Viena nusprendė naudoti alternatyviu kuru varomus autobusus ir taikyti politiką, skatinančią viešojo transporto naudojimą. Dėl to viešojo transporto dalis, sudaranti vos 6 proc. su transportu susijusios CO₂ taršos mieste, padidėjo iki 39 proc.



376k

tūkst. ankstyvų mirčių
sukelia smulkiųjų dalelių
tarša





Dviračiais važinėjančių gyventojų rizika susirgti širdies ligomis sumažėja 46%, o vėžiu – 45%

6x

Per pastarąjį dešimtmetį dviračių pardavimai išaugo 6 kartus

Daugiausia elektriniais dviračiais naudojami 65–69 metų amžiaus gyventojai

Aktyvus judumas

Keleivinių transporto priemonių pakeitimas aktyviu judumu turi dvejopą poveikį: pagerėja sveikata ir mažiau į aplinkos orą išmetama teršalų iš variklių. Atlikus penkerius metus trukusį tyrimą Didžiojoje Britanijoje, paaiškėjo, kad važiuojančių dviračiais gyventojų rizika mirti nuo širdies ligų sumažėjo 52 proc., o nuo vėžio – 40 proc. Taip pat nustatyta, kad tiriamųjų rizika susirgti širdies ligomis yra mažesnė 46 proc., o vėžiu – 45 proc.

Ekonominiu požiūriu nejudus gyvenimo būdas kenkia ne tik sveikatai, dėl jo Europos Sąjunga patiria daugiau nei 80 milijardų eurų nuostolių per metus. ES kovos su vėžio planu siekiama sumažinti mirčių nuo vėžio dėl aplinkos taršos ir kitų rizikos veiksnių. Planas glaudžiai siejasi su Žaliuoju kursu ir Nulinės taršos veiksnių planu, kurie taip pat skatina ES valstybių narių pastangas kovoti su teršalais ir siekti švaresnio oro, gerinant stebėjimą, modeliavimą ir tikslinius oro kokybės planus.

Be to, mažesnis judumas gali stipriai atsilipti vyresnio amžiaus žmonėms – šis iššūkis nustatytas per ES aktyvaus ir sveiko senėjimo savaitę. Sprendžiant problemą įgyvendinamas ES finansuojamas projektas „Connected Vitality“.

Artimesnis žvilgsnis į važiavimą dviračiais Europos judumo savaitės metu. Aktyvų judumą skatina ne tik struktūriniai pokyčiai, bet ir technologinė pažanga. Daugeliui pagyvenusių žmonių važiuoti dviračiu reikia daug fizinių pastangų, todėl šiai amžiaus grupei gali praversti didesnis elektrinių dviračių

prieinamumas ir jų kainų mažinimas. Pastebimas paklausos padidėjimas – pardavimai per dešimtmetį išaugo šešis kartus ir prognozuojama, kad nuo 2020 m. iki 2025 m. jie vėl padvigubės. Naujausių Vokietijos tyrimų duomenimis, daugiausia elektriniais dviračiais naudojami 65-69 metų amžiaus žmonės – 16 proc. Pusė visų keliautojų tokiais dviračiais Vokietijoje yra vyresni nei 60 metų, o 29 proc. – 70 metų ir vyresni. Šių amžiaus grupių žmonės kasdien elektriniais dviračiais įveikia nuo 4 km iki 8 km didesnį atstumą nei įprastais dviračiais – 70 proc. daugiau.

Mikromobilumas

Be elektrinių dviračių, kita naujausia tendencija Europos miestuose yra vadinamieji mikromobilumo sprendimai – dalijimasis dviračiais ir elektriniais paspirtukais. Tai gali būti greitas ir draugiškas aplinkai sprendimas, leidžiantis sumažinti išmetamų teršalų kiekį miestuose ir kartu suteikiantis alternatyvą nuvažiuoti iš taško A į tašką B. Atlikus Europos teritorinio bendradarbiavimo vertinimus Bukarešte, paaiškėjo, kad, anot vietinio elektrinių paspirtukų tiekėjo „Flow“, kiekviena ši transporto priemonė per savo gyvavimo ciklą sumažina išmetamų anglies teršalų kiekį iki 3 500 kg. Realūs skaičiai priklauso nuo naudojimo ilgaamžiškumo ir trukmės. Pavyzdžiui, vienas tyrimas parodė, kad elektriniai paspirtukai aktyviai naudojami vos 28 dienas ir tada jie išmetami. Pažymėtina, kad elektriniai dviračiai ar paspirtukai į aplinkos orą neišmeta jokių teršalų ir pagerina judumą mieste. Kol šios transporto priemonės yra prižiūrimos ir remontuojamos bei ekologiškai surenkamos, jos gali būti perspektyvi alternatyva.

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

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

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

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

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

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

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

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

Išmetamų teršalų mažinimas miestuose

Išmetamų teršalų kiekio mažinimas Europos miestuose yra naudingas sveikai gyvensenai. Antai puiki „Q-Park“ iniciatyva „Park & Ride“ pripažinta pavyzdine Europos judumo savaitės akcija. „Šis privatus automobilių stovėjimo vietų operatorius kiekvieną savaitgalį siūlo daugiau nei 50 proc. nuolaidą statant automobilį Antverpeno-Berchemo traukinių stotyje. Automobilių stovėjimo aikštelė yra patogioje vietoje prie žiedinio kelio, o šia iniciatyva siekiama sumažinti naudojamą lengvaisiais automobiliais miesto centre.

Automobilių prieigos prie miestų ribojimas

Laikinos ar nuolatinės prieigos prie miesto transporto taisyklės – tai dar viena priemonė automobilių eismui miestuose riboti. Jas sudaro laikini suvaržymai, apribojimai nemažataršėms transporto priemonėms patekti į tam tikras zonas arba net visų transporto priemonių eismo draudimai tam tikrose teritorijose. Taisyklių įgyvendinimas gali trukti ilgai, todėl yra paprastesnių, greitesnių sprendimų. Bordo ir Paryžius parengė strategiją, pagal kurią 2021 m. kiekvieno mėnesio pirmąjį sekmadienį bus diena be automobilio, t. y. konkrečiose teritorijose bus numatytos zonos be automobilių. Nuo sausio iki kovo ši koncepcija išbandyta vakarinėje Bordo miesto centro dalyje. Nuo balandžio zona pratęsta šiaurės ir pietų link. Taisyklės galioja nuo 10 val.



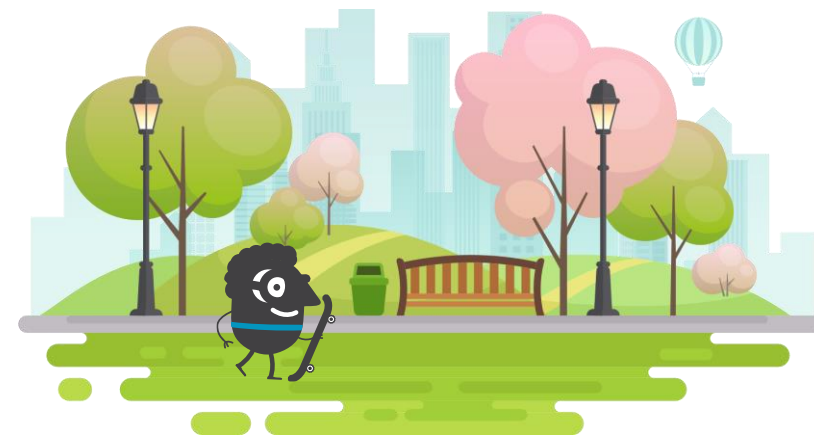
Krakow, Poland

iki 18 val. arba 19 val. Reguliavimas užtikrina, kad situaciją galima nuspėti, todėl išvengiama eismo srautų sutrikimo didesniu mastu.

Lenkijoje Krokua pakeitė parkavimo taisykles keliose miesto aikštėse. Parduotuvių ir automobilių stovėjimo aikštelių savininkai šiuos pokyčius pasitiko protestais, bet priešiška padėtis per kelis mėnesius pasikeitė, nes jie nepatyrė jokių didelių ekonominių nuostolių, o ir žmonės pradėjo leisti daugiau laiko restruktūrizuotoje teritorijoje. Daugiau nei 75 proc. apklaustųjų nenori grįžti prie ankstesnės tvarkos. Jie pabrėžė, kad „ypač džiaugiasi, jog šiose vietose nebestovi automobiliai ir gyventojai gali mėgautis kraštovaizdžiu, istoriniais pastatais ir bendra atmosfera. Minėtųjų miestų pavyzdžiai – tik nedidelė Europos miestų pastangų sumažinti anglies dioksido kiekį dalis.

Priemonių derinimas pagal tvaraus judumo mieste planą (SUMP)

Sukūrus SUMP – tai ilgalaikis integruoto judumo planas visai funkciniai miesto vietai, – iškeliami aiškūs ilgalaikiai tikslai, holistiniu būdu nagrinėjamos judumo problemos ir sprendžiama bendra transporto priemonių įvairovė, siekiant sumažinti žmonėms ir aplinkai kenksmingą išorinių veiksnių poveikį. Budapeštas pabrėžė SUMP svarbą kaip raktą į darnesnę įvairių suinteresuotųjų šalių, pradedant savivaldybių departamentais bei valstybės atstovais ir baigiant transporto įmonėmis, požiūrį. Pastangų koordinavimas užtikrina SUMP įgyvendinti reikalingą kolektyvinę paramą. Daugiau informacijos apie SUMP skelbiama ELTIS platformoje ir SUMP kūrimo ir įgyvendinimo gairėse.



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

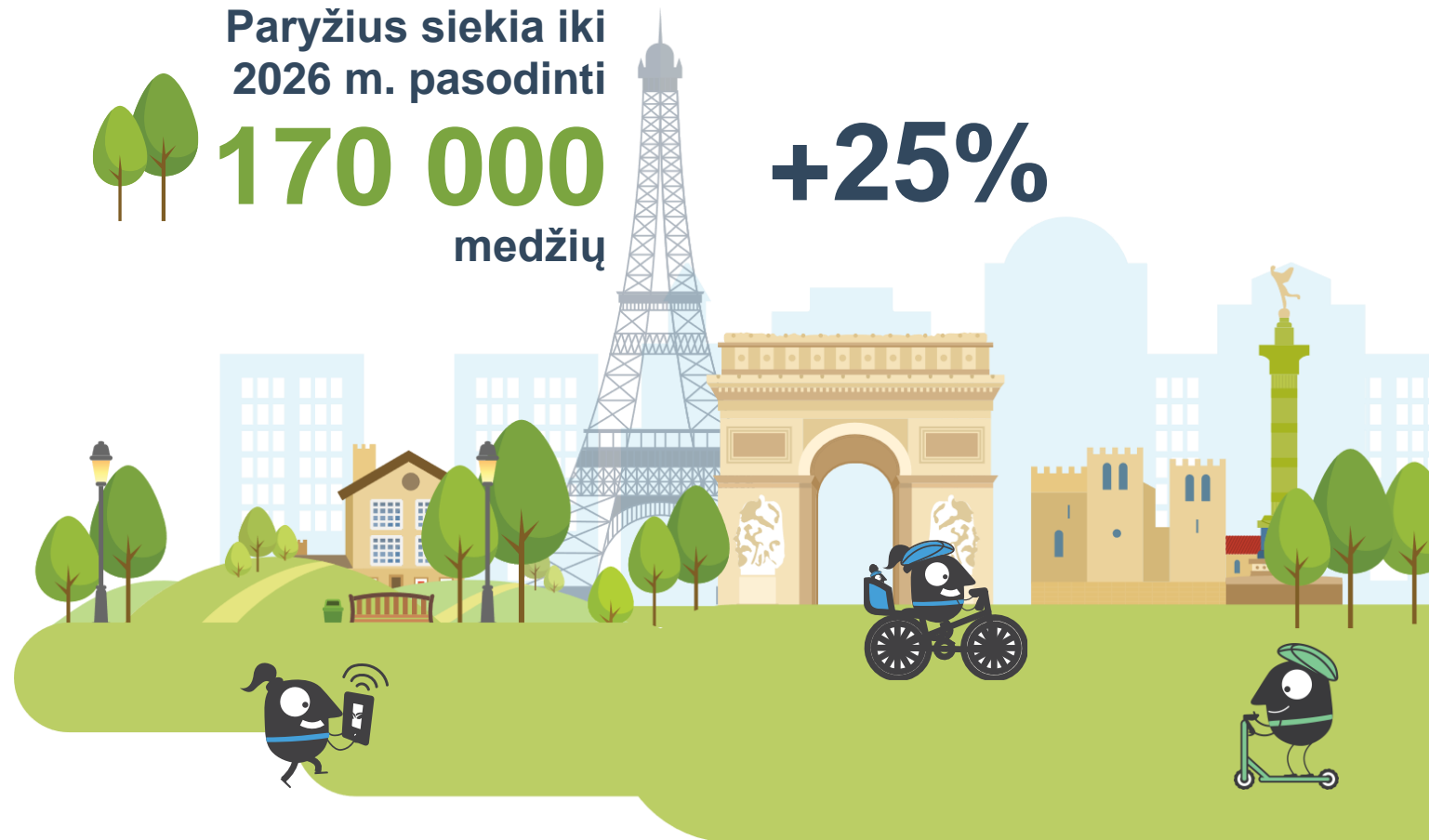
Erdvės atlaisvinimas aktyviam judumui

Fizinį aktyvumą galima skatinti kuriant žaliąsias miesto zonas, kuriose yra vietos bėgioti, užsiimti joga ar mėgautis gamta ir saule. Šios zonos taip pat padeda mažinti asfaltuotų gatvių ar pastatų paviršiaus temperatūrą, nes medžiai ir didesni krūmai suteikia pavėsj. Pavyzdžiai iš Geteborgo (Švedija) rodo, kad miesto parke temperatūra buvo 4°C žemesnė nei užstatytoje miesto teritorijoje. Be to, medžiai ir kiti želdiniai sumažina CO2 kiekį, suteikia natūralią buveinę gyvūnams ir netgi padidina aplinkinio turto vertę.

Kitas pavyzdys – Paryžius. Prancūzijos sostinė siekia pasinaudoti miesto žalinimo galimybėmis pasodindama 170 tūkst. medžių, sukurdamą pagrindinę žaliąją ašį ir paskirdama 30 ha parkams ir sodams. Kadangi Paryžiuje jau yra 500 tūkst. medžių, planas, kuris turėtų būti įgyvendintas iki 2026 m., leistų padidinti medžių skaičių maždaug 25 proc.

Aktyvaus judumo skatinimas

Aktyvaus judumo skatinimas gali turėti didelės įtakos. Daugelyje šalių skatinimo programos vykdomos jau ilgą laiką. Pavyzdžiui, programa „važiuk į darbą dviračiu“ Jungtinėje Karalystėje. Pagal ją netaikomi mokesčiai dviračių ir atitinkamos įrangos nuomai ir pirkimui. Panašių pavyzdžių galima rasti Belgijoje – šalyje, kurios gyventojai linkę naudotis automobiliu ir labai mėgsta profesionalų dviračių sportą. „Fietersbond“ (olandų dviračių propagavimo grupė Flandrijoje ir Briuselyje) iškėlė iššūkį darbdaviams skatinti aktyvų judumą. Darbuotojai turi galimybę stebėti nuvažiuotus kilometrus programėlėje, skatinami važiuoti dviračiu kartu, apdovanojami renginiais ir prizais, skirtais motyvuoti.



4

Saugos priemonės

Šiame teminių gairių skyriuje išsamiau nagrinėjamos saugos priemonės, suskirstytos į dvi dalis: transporto sauga, pvz., saugos priemonės riboto judumo žmonėms, ir eismo sauga. Pastaroji kategorija apima priemones, skirtas mažinti eismo įvykių ir žuvusiųjų skaičių.

FAKTAI IR SKAIČIAI

Neįgaliųjų saugumo didinimas

Maždaug 15 proc. žmonių ES turi negalią, ir šis skaičius greičiausiai didės dėl senėjančios populiacijos. Todėl Europos Parlamento Transporto komitetas nustatė įvairias problemas, su kuriomis susiduria riboto judumo žmonės arba akli ar silpnaregiai, naudodamiesi viešuoju transportu. Tarp jų visų pirma – kliūtys sankryžose ir įvairių rūšių transporto mazguose, taip pat informacijos apie vietos transporto prieinamumą trūkumas. Vietose, kur ši informacija yra prieinama, dažnai trūksta pateikimo tinkamu būdu, pvz., Brailio raštu ar garso formatu.

~15%
ES gyventojų turi
negalią



Saugumo keliuose didinimas

ES valstybės narės siekia, kad žuvusiųjų skaičius keliuose būtų nulinis – iniciatyva, kuria Europos Komisija vadina „Vision Zero“. Šis skaičius sumažėjo dėl saugos diržų ir kitų ES saugos reikalavimų, automobilių pramonės technologinės pažangos ir griežtesnių nacionalinių taisyklių dėl greičio apribojimų. 2001 m. eismo įvykiuose žuvo beveik 55 tūkst. žmonių, o iki 2018 m. šis skaičius sumažėjo daugiau nei 50 proc.

Dviratininkų ir pėsčiųjų saugumas

38 proc. visų mirtinų avarių įvyksta miestų keliuose. Todėl 2021-ųjų Europos judumo savaitės tema siekiama atkreipti dėmesį į tragišką skaičių – maždaug 9,5 tūkst. žūčių 2018 m. Daugiau nei 50 proc. aukų buvo dviratininkai ar pėstieji. Nustatytas aiškus priežastinis ryšys tarp automobilio greičio ir dviratininko ar pėsčiojo patirtų sužalojimų rimtumo. Pavyzdžiui, įrodyta, kad pėsčiųjų tikimybė išgyventi, kai juos partrenkia automobilis, važiuojantis 30 km per val. ar mažesniu greičiu, yra 90 proc., tačiau jeigu smūgio metu greitis siekia 45 km per val. – tikimybė sumažėja iki 50 proc., o greičiui pasiekus 80 km per val. arba daugiau – tikimybė yra beveik nulinė.

Dviratininkai ir pėstieji išlieka labiausiai pažeidžiamos miestų eismo grupės. Europos Komisijos tarnybų darbiniam dokumente „2021-2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos sistema – tolesni veiksmai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“ kelių infrastruktūra ir aplinka yra veiksnys, prisidedantis prie daugiau nei 30 proc. avarių. Toliau pateiktuose gerosios praktikos pavyzdžiuose apžvelgiami infrastruktūros sprendimai iš visos Europos.

Elektrinių paspirtukų saugos taisyklės

Europos miestuose išplito vadinamieji mikromobilumo sprendimai, pavyzdžiui, dalijimasis elektriniais paspirtukais. Tačiau reguliavimo sistemos gerokai skiriasi. Kai kurie miestai yra nustatę 20km per val. greičio apribojimą, kiti leidžia didesnę greitį. Kelios ES šalys taiko teisės aktus, įpareigojančius elektrinių paspirtukų vairuotojus važiuoti šaligatviu, o kitose šalyse aiškiai nurodoma, kad elektriniais paspirtukais reikia važiuoti keliu arba, jeigu yra, dviračių taku. Tokie neaiškūs ir nenuoseklūs teisės aktai gali paskatinti pavojingas situacijas ir kelia sunkumų važiuojantiems šiais paspirtukais.

Elektrinių paspirtukų statymo taisyklių įvedimas taip pat gali pagerinti bendrą eismo dalyvių saugumą. Tokie miestai, kaip Malaga, siekdami, kad šie paspirtukai, jais pasinaudojus, nebūtų paliekami ant šaligatvių, sukūrė specialias stovėjimo zonas. Miestai visoje Europoje kovoja su per dideliu greičiu, nustatydami aiškius greičio apribojimus ir skirdami dideles baudas už jų pažeidimus. Paryžiuje nustatyta 135 eurų bauda už važiavimą elektriniu paspirtuku šaligatviu ir nustatytas leistinas 20 km per val. greitis.

Pažymėtina, kad tokios taisyklės yra reikalingos, nes saugos statistika rodo akivaizdų tokių judumo sprendimų keliamą pavojų. Danijoje atliktų tyrimų duomenimis, elektrinių paspirtuku sukeltų traumų skaičius aštuonis kartus viršija dviračiu sukeltų traumų skaičių, o JAV statistika rodo, kad važiuojantieji šiais paspirtukais dukart labiau rizikuoja patirti galvos sužalojimų. Šiuos nerimą keliančius skaičius galima būtų mažinti griežtinant vairavimo išgėrus tvarką ir mokant mikromobilumo sprendimais besinaudojančius vairuotojus, gerinant miesto kelių bei šaligatvių kokybę, mažinant duobes ir užtikrinant lygią dangą ten, kur reikia.

-50%

2018 m. žuvusiųjų keliuose perpus mažiau palyginus su 2001 m.

38%

avarių, kuriuose žūsta eismo dalyviai, įvyksta miestuose

>30%

avarių, susijusių su kelių infrastruktūra

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

Dėmesys pažeidžiamoms grupėms

Budapeštas, kaip vienas iš Vidurio Europos didmiesčių, parengė judumo planą, kuriame daug dėmesio skiriama pėstiesiems, pabrėžiant įvairias 2014-2030 m. įgyvendinimo laikotarpio priemones. Viena iš jų – kasmetinė kelio ženklų, esančių aplink darželius, mokyklas ir kitas švietimo įstaigas, patikra. Ją palaiko papildomos eismo intensyvumo mažinimo zonos. Šios sumažinto greičio zonos turėtų būti įgyvendintos be papildomų ženklų, nes taisyklės bus savaime suprantamos. Bus paaukštinti kelkraščiai arba sukurtos „saugumo salelės“. Šios iniciatyvos buvo įtrauktos į Budapešto tvaraus judumo mieste planą.

Tarptautinė viešojo transporto asociacija (UITP) pasiūlė keletą rekomendacijų, kaip bendrauti su riboto judumo ar kitą negalią turinčiais žmonėmis ir jiems padėti. Be patarimo būti kantriam, UITP siūlo kreiptis į keleivių tiesiogiai, užuot kalbėjus su lydinčiu žmogumi. Kalbant su neįgalioju, kūno kalba turėtų būti pritaikyta kalbėjimo turiniui, kad būtų išvengta nesusipratimų. Be to, visada reikia gerbti neįgaliųjų asmeninę erdvę.

Sąmoningumo didinimas keičiant požiūrį



Wiener Linien, Vienna, Austria

Viena ir jos transporto agentūra „Wiener Linien“ yra puikus pavyzdys, kaip įtraukti žmones su judėjimo negalia ir akluosius ar silpnaregius. Tarp politikų ir atitinkamų interesų grupių įvyko dialogas, siekiant geriau suprasti grupių norus ir poreikius. Organizuota bendradarbiavimo veikla, pavyzdžiui, „pasivaikščiųjų dirbtuvės“, siekiant suburti judėjimo negalią turinčius žmones, akluosius ar silpnaregius ir sprendimus priimančius asmenis kartu pasivaikščioti aplink viešojo transporto stoteles. Dialogas padeda didinti sąmoningumą. „Wiener Linien“ viešojo transporto stotelėse nuo 1999 m. įrengiamos plytelių ar grindinio grindų sistemos su grioveliais ar nelygumais. Šios plačiai paplitusios sistemos padeda akliems ir silpnaregiams rasti saugiausią ir greičiausią kelią į viešąjį transportą ir iš jo. Be to, dėl ilgamečių „Wiener Linien“ pastangų visos stotelės yra prieinamos gatvės lygmeniu.

Atviras dialogas su negalia turinčiais žmonėmis, siekiant skatinti empatiją

Dar vienas praktiškas ir lengvai įgyvendinamas sprendimas yra sąmoningumo didinimo kampanijos. Tarp Europos miestų gerosios praktikos pavyzdžių galima rasti seminarus, pasivaikščiojimus po miestus su aklaisiais ar silpnaregiais ir informacines kampanijas.

Šios temos gairėse išskiriamos trys Europos judumo savaitės judumo akcijos. Nedidelis Ispanijos Maljorkos salos miestelis suorganizavo projektą „aklųjų pasimatymų miestas“, kurio metu žmonės galėjo pasivaikščioti nemačiomis, padedami aklojo iš vietos bendruomenės. Bendras pasivaikščiojimas po miestą atkreipia dėmesį į įvairiausias prieinamumo problemas ir didina informuotumą apie tam tikrus infrastruktūros trūkumus. Panašią kampaniją sąmoningumui didinti surengė Prancūzijos miestas Montarži, esantis 70 km į rytus nuo Orleano. Projektas buvo skirtas valdžios pareigūnams. Jie buvo vedami per įvairias kliūtis, kad patirtų, ką reiškia gyventi mieste aklam, kurčiam ar turint judėjimo negalią. Dar vieną sprendimą pasiūlė Turkijos miestas Izmyras, kuriame žmonės su negalia ir be jos kartu važinėjo dviviečiais dviračiais. Pasivažinėjimų metu buvo nustatytos dažniausiai pasitaikančios kliūtys.



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

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

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

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

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

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

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

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

Pėsčiųjų zonų plėtra

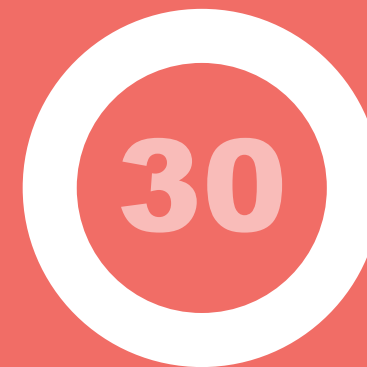
Europos judumo savaitės metu jau daugelį metų organizuojamos dienos ar savaitgaliai be automobilio. Laikinos priemonės, kurios prasidėjo kaip Europos judumo savaitės veikla, daugeliu atvejų virto nuolatiniais sprendimais. Bolonija, 2011 m. laimėjusi Europos judumo savaitės apdovanojimą, kaip laikiną priemonę įgyvendino zonas be automobilių istoriniame miesto centre. Praėjus dešimtmečiui, savaitgaliai be automobilių tapo nepakeičiama Bolonijos miesto gyvenimo dalimi. Šios istorijos gali įkvėpti Europos miestus imtis panašių pokyčių.

Sukurti pėsčiųjų zonas gali užtrukti daug laiko, todėl Slovėnijos sostinė Liubliana pasirinko puikiai pasiteisinusias nuoseklias priemones, dėl kurių daugiau nei 100 tūkst. m² plotas (atitinkantis daugiau nei 140 futbolo aikščių) buvo pritaikytas pėstiesiems. Atgaivinimo proceso imtasi, susidūrus su padidėjusio eismo miesto centre problema. Pastangas lydėjo upės krantų atkūrimas miesto centre ir per upę pastatyti papildomi pėsčiųjų tiltai. Kadangi vyksta rezultatyvus dialogas su Liublianos gyventojais, šiuos ilgalaikius automobilių srauto mieste mažinimo procesus vis dar palaiko 88-95 proc. gyventojų.

Eismo intensyvumo mažinimas ir greičio apribojimų mieste griežtinimas

Gatvių pritaikymas pėstiesiems yra galima priemonė, blokuojanti lengvųjų automobilių eismą tam tikrose vietose. Tačiau ir mažesnės infrastruktūros priemonės taip pat gali turėti didelį poveikį pėsčiųjų saugumui. Vokietijoje atlikto tyrimo metu išskirtos įvairios mažesnės priemonės ir jų poveikis, pavyzdžiui, pėsčiųjų salelės, pėsčiųjų takų kelkraščių pratęsimas, kelių siaurinimas ar apželdinimas. Pėsčiųjų salelės – tai atskiros zonos viduryje kelio, kuriose pėstieji gali sustoti kirsdami judrų pagrindinį ar šalutinį kelią. Ši nedidelė infrastruktūros priemonė ypač naudinga vyresnio amžiaus ar riboto judumo žmonėms ir vaikams. Ji sumažina greitį, atkreipia vairuotojų dėmesį ir sutrumpina atstumą kertant gatvę. Pastarasis privalumas taip pat yra pagrindinė priežastis siaurinti kelius ir taip pat padeda sumažinti eismo intensyvumą.

Dar viena svarbi priemonė pėsčiųjų ir dviratininkų saugumui keliuose didinti – greičio apribojimų griežtinimas konkrečiose didelės rizikos zonose arba visoje miesto teritorijoje. Nors įvairūs Europos miestai tam tikrose vietovėse sumažino greitį, ypač įdomūs yra du naujausi pavyzdžiai: Bilbao Ispanijoje ir Belgijos sostinė Briuselis. 2020 m. Bilbao laimėjo ES miestų kelių eismo saugumo apdovanojimą, o 2019 m. Briuselis – tvaraus judėjimo mieste planavimo apdovanojimą.



Bilbao 2007 m. į savo SUMP įtraukė saugaus judumo planą, dėl kurio nuo 2011-ųjų metinis žūčių skaičius buvo ne didesnis nei trys. Jis tapo pirmuoju miestu, turinčiu daugiau kaip 300 tūkst. gyventojų, kuris pritaikė 30 km per val. greičio apribojimą 87 proc. visų kelių. Bilbao žengė svarbų žingsnį eismo saugumui keliuose didinti, kartu sumažinant triukšmo taršą ir kitas neigiamas lengvųjų automobilių eismo pasekmes. Šios priemonės susilaukė plataus pripažinimo dėl holistinių diskusijų su vietos suinteresuotosiomis šalimis ir stipraus komunikacijos plano, kuriuo siekiama skatinti gyventojų pritarimą. Baimė, kad 30 km per val. greičio apribojimas pailgins kelionės laiką ir trukdys eismo srautui, pasirodė nepagrįsta.

Kita svarbi pertvarka įvyko Briuselyje, kur nuo 2021 m. sausio 1 d. greitis taip pat buvo apribotas iki 30 km per val. visuose keliuose, išskyrus kelis pagrindinius. Pagrindinės šio svarbaus žingsnio priežastys – triukšmo ir kelių saugumo problemos. Rezultatai pasimatė jau po pirmo mėnesio – juos patvirtino greičio patikrinimai keliolikoje Europos sostinės vietų. Duomenys rodo, kad po mėnesio greitis 30 km per val. ir 50 km per val. zonose vidutiniškai sumažėjo 9 proc. Priešingai nei manyta, bendras kelionės laikas piko ir ne piko metu išliko stabilus.

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

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

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

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

5

Reagavimas į COVID-19

Šiame skyriuje pabrėžiamos įvairios reagavimo į COVID-19 pandemiją judumo mieste priemonės, dalijamasi statistika, kuri smarkiai paveikė viešąjį gyvenimą Europos miestuose ir visame pasaulyje. Ypač daug dėmesio skiriama teigiamiems pokyčiams, įgyvendintų reaguojant į pandemiją, aspektams.

Autoriai pabrėžia, kad šiai temai daug dėmesio skyrė kiti ES finansuojami projektai, organizacijos ir institucijos. „SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility“ (SUMP temų vadovas apie atsparesnio ir sveikesnio judumo mieste planavimą) ir „SUMP Practitioner Briefing on COVID-19“ (SUMP praktikų instrukcija dėl COVID-19) pateikė išsamių rekomendacijų ir gerosios praktikos pavyzdžių. Šiame dokumente trumpai apžvelgiamos kelios pasirinktos priemonės.

Europos žaliasis kursas palaiko atsigavimą po COVID-19 padedant atkurti tvaresnę ES ekonomiką, sudarant įdarbinimo galimybes ir mažinant socialinę nelygybę. Europos Komisijos darnaus ir išmanaus judumo strategija siekiama padėti Europos transporto sistemai greitai atsigauti po sunkaus COVID-19 krizės poveikio ir tapti tvaresnei.



Pasitikėjimo viešuoju transportu atkūrimas

Visoje Europoje ir visame pasaulyje dėl COVID-19 labai sumažėjo naudojimas viešuoju transportu. 2020 m. Europos miestuose, pavyzdžiui, Lione ir Nicoje, jis sumažėjo 85-95 proc. Panašus kritimas užfiksuotas Nyderlanduose. Ši didelį važiavimo viešuoju transportu sumažėjimą iš dalies lėmė klaidingas visuomenės informavimas apie pavojų užsikrėsti virusu traukiniuose ar autobusuose. Vokietijos ir Prancūzijos vyriausybių agentūrų duomenimis apie ligų kontrolę, vos 0,2-1,2 proc. COVID-19 infekcijų kilo transporto priemonėse (sausumos, oro ir jūros). Šiuos rezultatus patvirtina Kinijoje atliktas tyrimas, kurio metu vertintos asmenų grupės, besinaudojančios greitaisiais traukiniais. Tyrime pabrėžta, kad viešasis transportas yra labai saugus, jei yra pakankamai vietos keleiviams paskirstyti, o poveikis yra santykinai trumpas. Prancūzijos, Austrijos ir Japonijos tyrimai patvirtina, kad trumpos kelionės metro kelia minimalią riziką, taip pat pateikiamas palyginimas su kelias valandas trunkančiu važiavimu traukiniu.

Perėjimas prie aktyvaus judumo

Be labai sumažėjusio naudojimosi viešuoju transportu ir priemiestinio transporto eismo, fiksuotas akivaizdus perėjimas prie aktyvaus judėjimo, pavyzdžiui, važiavimo dviračiu ir ėjimo. Miestų savivaldybės visoje Europoje skatino elgesio pokyčius nustatydamos nuolatinius ar laikinus dviračių takus. Vokietijoje atlikto tyrimo metu išanalizuoti visos Europos pranešimai apie pandemijos metu atsiradusias dviračių juostas. Tyrėjai pažymėjo, kad nuo 2020 m. liepos paskelbti infrastruktūros pokyčiai sudaro apie 2 tūkst. km. Dviračių takai buvo įrengti daugelyje didesnių Europos miestų, įskaitant Berlyną (23 km), Briuselį (40 km), Budapeštą (20 km), Paryžių (32 km) ir Romą (150 km).

Oro kokybės pagerėjimas

Be perėjimo prie aktyvaus judumo, 2020 m. kovą Europos miestuose pastebėtas azoto dioksido (NO₂) ir smulkiųjų kietųjų dalelių (KD_{2,5}) taršos lygio sumažėjimas. Išmetamas NO₂ kiekis, palyginti su ankstesniais metais, labai sumažėjo, Europos aplinkos agentūros (EEA) duomenimis, Paryžiuje (54 %), Milane (21 %), Barselonoje (55 %) ir Lisabonoje (51 %). Sorbonos universiteto Paryžiuje meteorologinės laboratorijos atlikta analizė

Tik 0,2–1,2% užsikrėtimų COVID-19 virusu užfiksuota skirtingose transporto priemonėse



parodė, kad išmetamo NO₂ kiekis Austrijos, Belgijos, Bulgarijos, Prancūzijos, Italijos, Ispanijos, Šveicarijos ir Portugalijos miestuose sumažėjo daugiau nei 30 proc. (Portugalijos miestuose fiksuotas daugiau nei 50 proc. sumažėjimas). Išmetamų teršalų kiekis sumažėjo visų vertintų Europos šalių miestuose. Tas pats pasakytina ir apie KD_{2,5}, kurių kiekis sumažėjo visose miestų teritorijose, išskyrus Lenkiją. Labiausiai pastebimas sumažėjimas buvo Prancūzijoje (18 %), Italijoje (20,5 %), Portugalijoje (23,5 %) ir Slovėnijoje (18,4 %).

Dėl sumažėjusio transporto priemonių srauto sumažėjo ir žūčių keliuose skaičius. Jis 2020 m. balandį, palyginti su balandžio mėnesiu per pastaruosius trejus metus, mažėjo devyniolikoje iš 25 ES valstybių narių. Palyginti su ankstesniu 1415 žuvusiųjų vidurkiu, žuvo 910 žmonių, t. y. maždaug 35 proc. mažiau.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Autoriai rekomenduoja Europos judumo savaitės partnerių surinktą informaciją, pavyzdžiui, medžiagą apie „COVID-19 ir judumą“, „miestų atkūrimą po COVID-19“ ir SUMP temos vadovą apie atsparumą COVID-19.

Saugumo priemonės viešajame transporte

COVID-19 pandemijos įkarštyje keliuose Europos miestuose, pavyzdžiui, Rumunijos Jasų mieste, skirti specialūs autobusai pažeidžiamoms grupėms arba būtiniausiems darbuotojams. Panašių priemonių imtasi ir kituose miestuose, pavyzdžiui, Dubline. Ten, nors ir sumažėjo naudojimas viešuoju transportu, nuspręsta nekeisti autobusų reisų esamais maršrutais dažnumo. Be to, maršrutai buvo pakoreguoti siekiant išvengti perpildymo siaurose autobusų stotelėse ir pritaikyti dviračių takus Airijos sostinės keliuose.

Kovoti su pandemija labai padeda ir dalijimasis informacija. Pavyzdžiui, „Deutsche Bahn“ (Vokietijos geležinkelio tarnybos) per išmaniąsias telefono programėles dalijasi informacija apie užimtumą, o Katalonijoje, Ispanijoje, platinama informacija apie autobusus.

Aktyvus judumas COVID-19 metu

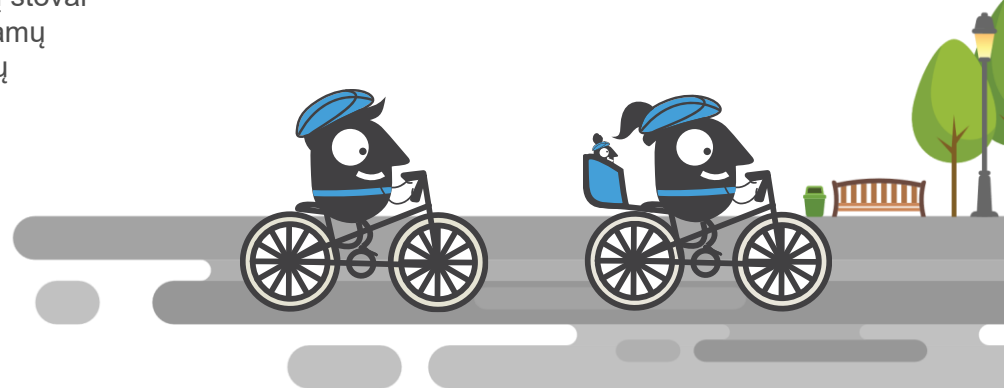
Kadangi daugelis žmonių pasirinko aktyvaus judumo galimybes, tokias kaip ėjimas ir važiavimas dviračiu, miestų savivaldybės ėmėsi įvairių priemonių jam skatinti ir mažinti našta viešojo transporto infrastruktūrai. Daugelis miestų išplėtė laikiną alternatyvaus judumo infrastruktūrą, siekdami sukurti ilgalaikius sprendimus. Skelbiant šį dokumentą, kol kas nėra aišku, ar visos laikinosios priemonės liks galioti, todėl apžvelgiame tik pasirinktas ilgalaikes priemones.

Milanas (Italija) pasekė kai kurių kitų pasaulio miestų pavyzdžiu peržiūrėti kelių erdvės paskirstymą miesto centre. Politikos dokumentu „Atviri keliai“ siekiama išplėsti dviračių takus ir pėsčiųjų erdvę, kad miesto gatvės būtų atviros aktyviam judumui ir mažiau dėmesio būtų skiriama lengviesiems automobiliams. Programoje „Atviri keliai“ pritaikyti sprendimai iš kitų miestų, tokių kaip Berlynas ir Barselona, siekiant užtikrinti medžių sodinimą, bulvarų atkūrimą ir sankryžų, kuriose vyksta intensyvus eismas, pertvarkymą. Kiti miestai išsikėlė tikslus pasiekti konkretų dviračių takų kilometrų skaičių, o Milano programa numato keisti požiūrį į aktyvų judumą.

Bordo, 250 tūkst. gyventojų turinčiame vyno regione, sukurti 78 km dviračių takų, pastatyti laikini dviračių stovai miesto centre ir įrengtas specialus 1 tūkst. nuomojamų dviračių parkas studentams, taip pat 200 papildomų elektrinių dviračių išplėstas esamas parkas.

Tvarių judumo mieste planų (SUMP) įgyvendinimo paspartinimas

Bolonija, studentų miestas ir Italijos Emilijos-Romanijos regiono sostinė, per ateinančius metus išplės dabartinį 145 km dviračių takų tinklą iki maždaug 500 km. Dviračių takų planų, sukurtų pagal Tvaraus judumo mieste planą (SUMP), įgyvendinimas per COVID-19 pandemiją buvo paspartintas. Pasak Bolonijos mero, 60 proc. Bolonijos SUMP, „Bicip Metropolitana“ planų sujungti miesto centrą su didmiesčio regiono komerciniais ir gyvenamaisiais rajonais turėjo būti baigti iki 2020 m. pabaigos. SUMP atliko labai svarbų vaidmenį, nes leido metropolinei zonai ir Bolonijos miestui greitai įgyvendinti esamus planus. Tvaraus judumo mieste plane numatyti ne tik strateginiai, ilgalaikiai, bet trumpalaikiai tikslai. Dėl lankstumo, kiti SUMP turintys miestai ir miesteliai, pvz., Antverpenas ir Gentas (Belgija), Katovicai (Lenkija), Lisabona (Portugalija) ir Segedas (Vengrija), keičiantis aplinkyboms ir prioritetams COVID-19 pandemijos metu, galėjo paspartinti sutartas priemones.



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

