

Tematske smernice za 2014. godinu Naše ulice – naš izbor!

16 – 22. septembar

Evropska nedelja mobilnosti

**Evropski informacioni centar
EUROCITIES**

Adresa: 1 Square de Meeûs

1000 Brussels

BELGIUM

Kontakt osoba: Peter Staelens

Tel.: +32 2 552 08 66

peter.staelens@eurocities.eu

Autor:

Lewis Macdonald

ICLEI – Lokalne vlasti za održivost

lewis.macdonald@iclei.org

Izvor većeg dela informacija u ovom dokumentu je CIVITAS Inicijativa za čistiji i bolji gradski prevoz i ELTIS – portal za mobilnost stanovnika gradova.

April 2014. godine

Uvod	4
Naše ulice, naš izbor	5
Razmotrimo pažljivije kvalitet života u gradu Kakav uticaj vrše gradovi u čijem se projektovanju prvenstveno vodilo računa o potrebama automobilskeg saobraćaja	7 11
Uticaj po zdravlje	11
Uticaj po životnu sredinu	12
Kako možemo poboljšati kvalitet života u našim gradovima	13
Ljudi ponovo osvajaju prostor	13
Podrška obnovi uz preraspodelu prostora	15
Pridobijanje trgovaca u maloprodaji	17
Prenošenje informacija o modalitetima održivog putovanja	17
Izbegavanje nepotrebne vožnje automobila	18
Kako da pokrenete svoju kampanju	20
Koje aktivnosti organizovati	21
Izvori	24

Uvod

Evropska nedelja mobilnosti je u svetskim razmerama najrasprostranjenija kampanja kojom se promoviše održiva mobilnost ljudi. Održava se svake godine od 16. do 22. septembra. Cilj ove kampanje je da se podstaknu vlasti na lokalnom nivou u evropskim zemljama da uvedu i promovišu mere održivog transporta i da se stanovništvo pozove da isproba alternative korišćenju automobila.

Od pokretanja kampanje 2002. godine, uticaj Evropske nedelje mobilnosti neprestano je rastao, i u Evropi, i u ostalim zemljama. U kampanji je 2013. godine učestvovalo 1.931 gradova iz 47 zemalja. Sprovedeno je ukupno 8.623 stalnih mera, koje su uglavnom usmerene na obezbeđivanje neophodne infrastrukture za vožnju bicikala i pešačenje, usporavanje saobraćaja u stambenim krajevima grada, unapređenje dostupnosti prevoza i podizanje svesti o održivom ponašanju pri putovanju.

Najvažniji događaj nedelje je događaj nazvan „Idem u grad bez automobila!“, kada manji i veći gradovi koji učestvuju u kampanji tokom čitavog jednog dana izdvoje jedan ili više delova grada samo za pešake, bicikliste i javni prevoz.

Svake godine, Evropska nedelja mobilnosti posvećena je drugoj temi vezanoj za održivu mobilnost. Ovogodišnja tema, „Naše ulice, naš izbor“, usmerena je na efekte transporta po kvalitet života u gradu i na načine na koje možemo rešiti problem neravnoteže između prostora koji je izdvojen za automobile i prostora za bicikliste i pešake.

Cilj ovog dokumenta tematskih smernica je da se lokalnim koordinadorima obeležavanja Evropske nedelje mobilnosti obezbede osnovne informacije o ovoj temi i inspiracija za osmišljavanje odgovarajućih aktivnosti u okviru kampanje. Evropska nedelja mobilnosti podstiče lokalne vlasti da ponovo izvrše raspodelu i projektovanje ulica i javnih prostora da bi se ostavilo više mesta za kretanje ljudi.

Ovim dokumentom smernica obezbeđuju se konkretne ideje o mogućim načinima da se pomenute aktivnosti sprovedu i pomaže se lokalnim koordinadorima obeležavanja Evropske nedelje mobilnosti da osmisle aktivnosti koje odgovaraju kriterijumima prestižne Nagrade Evropske nedelje mobilnosti.

Ovakva percepcija odražena je i pogledu saobraćajnih nesreća, a samo u Finskoj, Letoniji i Portugalu građani saobraćajnu buku ne smatraju važnim problemom.

Zbirno gledano, 70 procenata ispitanika na nivou EU smatra da je svaki od ova tri problema važan.

Pomenuta pitanja ne utiču samo na stanovnike Evrope na nivou pojedinca. Problemi vezani za saobraćajnu infrastrukturu mogu da imaju ozbiljan ekonomski uticaj, naročito u gradskim oblastima, koje u ukupnom BDP-u na nivou Evrope učestvuju sa oko 85 procenata. Saobraćajne gužve u EU česte su u gradovima i oko njih, i koštaju gotovo 100 milijardi evra godišnje. One takođe značajno doprinose povećanju nivoa zagađenja vazduha i zagađenja bukom. Osim uticaja koji imaju na zaštitu životne sredine, sprovedene studije ukazuju i na to da urbane oblasti ne zadovoljavaju zacrtane ciljeve u EU za smanjenje broja saobraćajnih nezgoda sa fatalnim ishodom.³³

Ukupna slika na koju ukazuje ovo istraživanje je da Evropljani uglavnom smatraju da gradovi u kojima žive nisu ni prijatna, ni bezbedna mesta za život i boravak. Osim toga, zabrinjava i činjenica da manje od jedne četvrtine Evropljana veruje da će se situacija sa saobraćajem u urbanim sredinama popraviti u budućnosti. Mišljenja se razlikuju i u vezi sa time na kome je najveća odgovornost za smanjenje saobraćaja u gradovima, na građanima, gradskim vlastima, regionalnim vlastima ili na vlastima na nacionalnom nivou.

Postoji međutim visok nivo svesti o tome šta se može uraditi da se povrati ravnoteža u ovoj oblasti. U već pomenutom istraživanju Evrobarometra, merama kao što su smanjenje cena javnog prevoza, unapređenje usluga javnog prevoza, unapređenje kapaciteta za vožnju bicikla i pešačenje, sprovođenje ograničenja pristupa za određene vrste vozila i podsticajne mere za dogovore između više vlasnika automobila o zajedničkoj vožnji na istim relacijama pri čemu bi svaki dan vozio neko drugi ili o podeli troškova prevoza jednim vozilom između grupe ljudi koja svakog dana prelazi iste relacije, može se ostvariti opipljiva razlika u vezi sa mobilnošću građana u čitavoj Evropi.

Imajući u vidu pomenute prioritete, postoji jasan izazov za urbaniste da ponovo razmisle o načinu na koji gradovi trenutno funkcionišu. Jedan od najefektivnijih načina da kreatori politika to i učine je kroz ponovnu raspodelu raspoloživog prostora, pri čemu bi se na taj način izvršio pozitivan uticaj na izbore građana. Neophodno je da postoji potpuni naglasak na ravnoteži između potražnje za sve većom mobilnošću pojedinaca i ekonomskim rastom, sa potrebom da se poštuje životna sredina i obezbedi prihvatljiv kvalitet života za sve.

Razumevanje ovog izazova od presudne je važnosti za uvođenje sistemske promene u prelazu na kulturu mobilnosti građana u čitavoj Evropi, koja će uvesti uravnoteženiju zastupljenost svih modaliteta kretanja ljudi, kao i smanjenje zagađenja ugljen-dioksidom i održivost u ovoj oblasti

³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/

za budućnost.

Razmotrimo pažljivije kvalitet života u gradu

Evropa je kontinent sa najvećom površinom urbanih oblasti. Trenutno više od 70 procenata stanovništva živi u gradovima⁴, a korišćenje automobila na konvencionalna goriva takođe je u porastu⁵. Ima mnogo primera za ovu promenu koja se odigrava u čitavoj Evropi, a jedan od njih je i povećanje broja kilometara koje putnici pređu u automobilu u Ujedinjenom Kraljevstvu tokom poslednje četiri decenije. U čitavom UK, putnici su tokom 1971. godine automobilima i kombijima prelazili ukupno 313 milijardi kilometara. Ova cifra je 2007. godine dostigla nivo od 689 milijardi kilometara, što je povećanje od 220 procenata⁶. Istovremeno, ukupan broj stanovnika Ujedinjenog Kraljevstva povećao se sa 55,9 miliona 1971. godine, na 61,8 miliona 2009. godine. Tokom istog perioda, broj domaćinstava koja poseduju jedan automobil ostao je približno na istom nivou, dok je broj domaćinstava koja ne poseduju automobil opao, a broj domaćinstava koji poseduju dva, tri ili više automobila se povećao.

Tradicionalno rešenje za povećanje broja automobila koji učestvuju u saobraćaju na našim putevima bilo da je da obezbedi više prostora za kretanje automobila, čime se u suštini povećavala ponuda da bi se zadovoljila potražnja. Postoji međutim sve više dokaza koji ukazuju na to da povećanje kapaciteta saobraćajnica nije tako delotvorno rešenje kako se nekada mislilo. Umesto da se na taj način poboljšava protok saobraćaja, sve se češće uviđa da se na taj način zapravo doprinosi povećanju saobraćajnih gužvi kroz proces koji je poznat kao „saobraćajna indukcija“.

Kratkoročno i srednjoročno gledano, pošto se obezbedi dodatni prostor za saobraćajnice, neki će ljudi koristiti uštedu u vremenu koja se ostvari smanjenjem gužvi za to da automobilom pređu duže relacije. Dugoročno gledano, dodatne saobraćajne trake će zauzeti novi vozači i oni vozači koji, zbog toga što su prihvatili i usvojili poruku da će se sada brže prevoziti automobilom, nastaviti da voze uprkos tome što je nivo gužve sličan ili veći nego pre obezbeđivanja dodatnog prostora za vožnju automobilom.

Povećanje obima automobilskog saobraćaja na gradskim saobraćajnicama podrazumeva veću potražnju za infrastrukturom za parkiranje, što se ponovo obezbeđuje na račun javnog prostora. Osim toga, vozači koji kruže tražeći parking čine značajan udeo saobraćaja u gradskim oblastima. Još jedna važna činjenica koju ovde treba razmotriti je i to što automobili veći deo vremena nisu u pokretu. Istraživanje sprovedeno u UK pokazalo je da je „prosečan automobil parkiran kod kuće 80 posto vremena, parkiran na

⁴ <http://www.eea.europa.eu/>

⁵ <http://www.eea.europa.eu/>

⁶ <http://www.statistics.gov.uk/>

drugim mestima 16 posto vremena i da je u pokretu 4 posto vremena⁷. Ovo ponovo ima ogroman uticaj na način na koji mi koristimo prostor u gradovima.

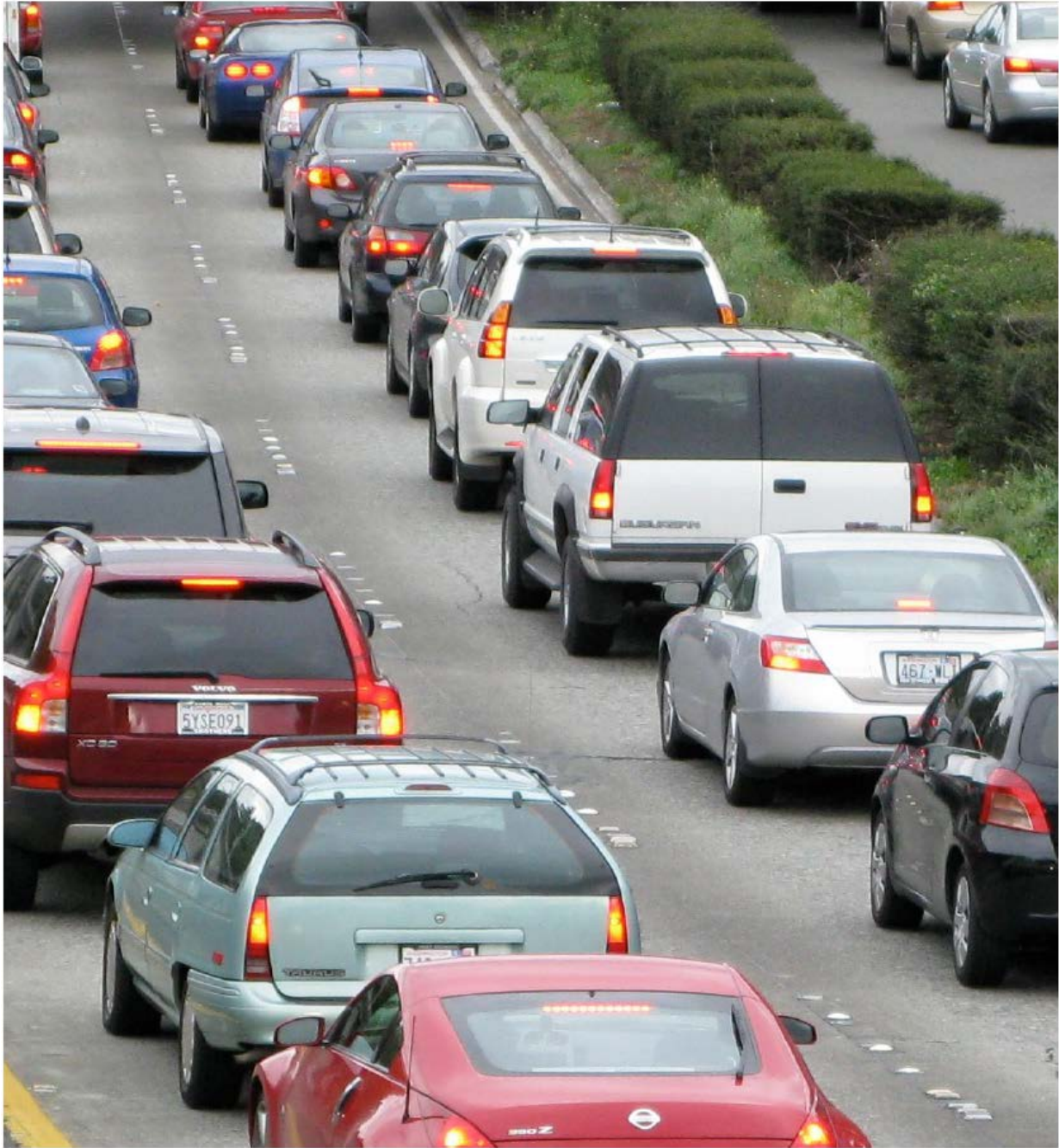
Osim toga, jasno je da u slučajevima mnogih gradova u Evropi jednostavno više nema mesta za proširivanje prostora namenjenog saobraćajnicama da bi se na taj način reagovalo na problem saobraćajnih gužvi i da raste svest o različitim povećanjima problema koji su nastali usled projektovanja gradova kod koga su automobili bili u centru interesovanja urbanista. Zbog toga su neophodna kreativnija i pravičnija rešenja u smislu načina na koje koristimo puteve.

Među najvažnijim uticajima povećanja broja vozila u saobraćaju i saobraćajnih gužvi na kvalitet života u gradu su:

- Udesi – godišnje na putevima u Evropi život izgubi više od 40.000 osoba, a broj saobraćajnih nesreća četiri puta je veći u urbanim nego u ruralnim oblastima;
- Zagađenje vazduha – višestruki efekti, među kojima su i globalno zagrevanje, negativan uticaj po zdravlje i sa tim povezano povećanje javnih troškova medicinske zaštite i lečenja stanovništva i propadanje zgrada;
- Biodiverzitet – emisije izduvnih gasova iz vozila, buka, sudari vozila i zemljište koje se koristi za saobraćajnu infrastrukturu negativno utiču na one vrste životinja i biljaka kojima prijaju uslovi života u gradovima;
- Pad ekonomske efikasnosti – saobraćajna gužva, zagađenje i udesi imaju za rezultat značajne direktne i indirektno troškove;
- Potrošnja energije – trendovi pokazuju da je godišnji rast potrošnje energenata u saobraćaju četiri procenta, što znači da se ukupna potrošnja energenata u saobraćaju udvostruči svakih 20 godina;
- Jednakost – gotovo jednoj trećini domaćinstava u Evropi automobil nije dostupan. Oni trpe negativne efekte povećanja obima automobilskog saobraćaja pri čemu ne ostvaruju nikakve koristi u smislu mobilnosti;
- Gubitak ekonomske aktivnosti – gradski centri, tradicionalne žiže ekonomske aktivnosti, suočeni su sa konkurencijom u vidu tržišnih centara na periferiji gradova gde nema tolike gužve;
- Gubitak urbanog prostora – infrastruktura za motorni prevoz zauzima veoma vredno zemljište u gradskim centrima i čini da postojeći otvoreni prostori postanu manje prijatni;

⁷ <http://www.britishparking.co.uk/>

- Buka i vibracije – prevoz je najveći izvor zvučnog zagađenja, koje dokazano izaziva zdravstvene probleme i probleme sa zaštitom životne sredine, kao i oštećenja na istorijskim zdanjima;
- Prekid veza – gužve na gradskim saobraćajnicama uz nedostatak alternativne infrastrukture mogu da dovedu do toga da zajednice postanu u društvenom i ekonomskom smislu izolovane od većih urbanih oblasti;
- Kvarenje vizuelnih perspektiva – estetski kvaliteti gradova mogu biti umanjeni automobilima koji su parkirani ili se kreću i saobraćajnom infrastrukturom. Osim toga, to naročito može da utiče na turistički potencijal grada.



Autorska prava: Oran Viriyincy, Flickr.com

Kakav uticaj vrše gradovi u čijem se projektovanju prvenstveno vodilo računa o potrebama automobilske saobraćaja

Uticaj po zdravlje

Trenutna dominacija automobila na konvencionalna goriva na saobraćajnicama u našim gradovima nosi veliki broj uticaja za koje je dokazano da se direktno odražavaju na zdravlje ljudi.

Jedan od najevidentnijih uticaja uspostavljanja infrastrukture za motorna vozila za prioritet u planiranju grada po zdravlje ljudi jeste to što se na taj način ukida podsticaj za korišćenje drugih oblika prevoza. Dve trećine odraslih stanovnika država EU ne ostvaruje preporučene nivoe fizičke aktivnosti⁸, što je faktor koji doprinosi nastanku zdravstvenih problema u vezi sa viškom kilograma, kao i kardiovaskularnih bolesti i ortopedskih problema. Osim toga, negativni uticaji automobilske saobraćaja po estetiku, bezbednost i zaštitu životne sredine čini da mogućnost pešačenja i vožnje biciklom u gradovima bude neprijatna za ljude koji žele da pređu na aktivnije modalitete prevoza.

Zdravstveni problemi koji se vezuju za zagađenje vazduha automobilima na konvencionalna goriva dobro su dokumentovani. Izlaganje hemikalijama i jedinjenjima iz emisije izduvnih gasova povezuje se sa nizom zdravstvenih problema, kao što su astma, plućne infekcije, rak, reproduktivni poremećaji i razvojni problemi kod dece u mlađem uzrastu.

Postoji utvrđeni skup dokaza o vezi između duže izloženosti zagađenju bukom i negativnih ishoda po zdravlje⁹. Među tim nepovoljnim ishodima po zdravlje su i povišen krvni pritisak i hipertenzija, a metaanalizom koju je nedavno sprovedla nemačka Federalna agencija za zaštitu životne sredine otkriveno je da je buka koju proizvodi drumski saobraćaj „značajan faktor rizika od pojave kardiovaskularnih oboljenja“¹⁰. Zagađenje bukom takođe se vezuje za pojavu stresa, poremećaja spavanja i smanjenje kognitivnog učinka, naročito kod školske dece.

Iz ovog kratkog pregleda vidi se da bi sa smanjenim saobraćajem naši gradovi bez sumnje postala zdravija mesta za život i rad!

⁸ <http://www.euro.who.int/>

⁹ <http://www.thelancet.com/>

¹⁰ <http://www.noiseandhealth.org/>

Uticaj po životnu sredinu

Osim veoma ozbiljnih posledica po zdravlje ljudi, planiranje gradova kod koga je pažnja prvenstveno usmerena na potrebe automobilskog saobraćaja može da izazove brojne probleme vezane za zaštitu životne sredine.

Ne trpe samo ljudi negativan uticaj zagađivača vazduha koje proizvodi saobraćaj. Životinje takođe trpe u velikoj meri, pri čemu im je ugroženo i zdravlje, kao i ekosistemi u kojima one žive. Zagađivači, među kojima su teški metali, nalaze put do lanca ishrane i životinja i ljudi. Veoma je važno da se očuva biodiverzitet u urbanim oblastima, pošto je biodiverzitet pokazatelj opšteg stanja ekosistema zdravlja i često i jedini kontakt koji stanovnici gradova mogu da imaju sa prirodom. Automobilski saobraćaj takođe predstavlja ozbiljan rizik u smislu povreda ili smrti po životinje i ptice koje prelaze gradske puteve. Štaviše, dokazano je da stalna buka koju proizvodi saobraćaj izaziva probleme po život ptica i to u vezi sa osnivanjem i održavanjem njihovih staništa i privlačenja partnera, što ugroženim pticama otežava uspešno parenje i podizanje mladih¹¹.

Što se tiče samog urbanog okruženja, čađ iz izduvnih gasova vozila sakuplja se na fasadama i prozorima, čime se umanjuje intenzitet boja uličnih prizora i što često ima za rezultat visoke troškove čišćenja. Kisele kiše izazivaju eroziju fasada zgrada i na taj način se gube fini detalji i uništavaju statue i spomenici. Vibracije uzrokovane saobraćajem takođe mogu da oštete celinu strukture zgrada, čime se povećavaju troškovi održavanja. Takav uticaj može da bude posebno destruktivan po istorijski važne zgrade koje nisu ni bile projektovane da izdrže negativne uticaje motornog saobraćaja.

Efekti zagađenja vazduha po atmosferu zemlje i klimatske promene dobro su poznate. Transport je u čitavom svetu poznati faktor koji najviše doprinosi emisiji gasova staklene bašte, naročito u razvijenim zemljama, u kojima se najviše i koriste privatna vozila za prevoz putnika. Povećanje temperature na globalnom nivou i efekti klimatskih promena ne pokazuju znake usporenja, što potrebu da se stvari menjaju čini još urgentnijom. Ugljen-dioksid i druga jedinjenja koja proizvode emisije izduvnih gasova doprinose globalnom zagrevanju. Rezultati ove pojave, koje smo svi sve više svesni, podrazumevaju ekstremne vremenske uslove, povećanje nivoa mora i povećanje površina pod pustinjama.

Put ka smanjenju uticaja prevoza po životnu sredinu i zdravlje je utvrđen – sve što je sada potrebno su politička i društvena volja da se ova promena i ostvari!

¹¹ <http://www.ecologyandsociety.org/>

Kako možemo poboljšati kvalitet života u našim gradovima

Gradovi i naselja mogu upotrebiti brojne tehnike i politike kako bi poboljšali urbani kvalitet života i preuzeli nazad prostore i puteve od privatnih vozila. Ne postoji nijedan jedinstveni recept za uspeh i svakom gradu je potrebno pronaći miks koji za taj grad funkcioniše. U ovom delu ćemo istražiti neke dokazane metode koje su implementirane u evropskim gradovima.

Ljudi ponovo osvajaju prostor

Ljudi koji ponovo preuzimaju prostor od motornih vozila kako bi bolje uživali i ponovo se povezali sa javnim prostorima u jednoj od glavnih ideja ovogodišnje teme. Dve nedavne kampanje, obe iz Belgije, ovu ideju su sprovele u delo sa velikim efektom.

Grad Gent je sada u drugoj godini inicijative „*Living Streets*“ (Žive ulice). Originalno započeta od strane 25 volontera iz gradske Alijanse za klimu (*Climate Alliance*) sa zadatkom da projektuju kako bi pejzaž mobilnosti Genta mogao izgledati do 2050. godine, centralna ideja bila je o gradskom životu koji je u suštini bez automobila. Dobro obezbeđenje javnog prevoza i infrastruktura za pešačenje i biciklizam bi zamenila potrebu za svakodnevnom upotrebom automobila za putovanje, dok bi zajedničko korišćenje automobila (*car-sharing*) omogućilo ljudima pristup vozilu kada im je ono zaista potrebno.

Dve ulice u Gentu su prihvatile izazov da postanu „Žive ulice“. Prezentacije su održane za sve stanovnike kako bi se postarali da budu svesni šta je planirano tokom juna 2013. Postojala su tri opšta cilja: eksperimentisati sa održivom mobilnošću, napraviti drugačiji pristup javnom prostoru, i negovati socijalnu interakciju između stanovnika.

Pored ovih ciljeva, nije bilo strogih aktivnosti planiranih za taj mesec. Sponzori su donirali novac za kupovinu klupa i ukrasa, vozila poput električnih i teretnih bicikala su poklonjena, i omogućeno je putovanje uz subvencije javnim prevozom i taksi vozilima. To je imalo efekat da su ulice pretvorene u društveni prostor, umesto da su samo vodovi koje su ljudi koristili da stignu od kuće do posla ili da odu u kupovinu.

Iako inicijativa daje prioritet akcijama lokalnih stanovnika, saradnja sa Gradom Gentom je takođe bila potrebna i dragocena. Gradska odeljenja za životnu sredinu i mobilnost su pomagala u organizaciji sastanaka sa policijom, upravljanju pružanja usluga odnošenja smeća, i dobijanju dozvola za zatvaranje dve ulice učesnice. Zahvaljujući uspehu prvih eksperimenata „Žive ulice“, drugi krug inicijativa biće implementiran i podržan tokom 2014. godine.

Još jedan dobar primer je „*Picnic the Streets*“ (Piknik na ulicama), koji je prvi predložio belgijski akademik *Philippe van Parijs*. *Van Parijs* je tražio više prostora za pešake i rekreativne aktivnosti na Bulevaru *Anspach* izvan Briselske berze, koristeći kampanju za pretvaranje trga

Grand Place-a u pešačku zonu iz 1970-ih kao primer šta bi moglo da bude postignuto. Kroz svoje editorijale u raznim lokalnim i nacionalnim novinama, kampanja pod nazivom „Piknik na ulicama“ je nastala oko njegove ideje.

Prvi piknik je održan popodne 10. juna 2012. godine, kada su stotine ljudi zaustavile saobraćaj u Bulevaru *Anspach* i počeli da igraju igre, da ručaju i da se relaksiraju. To je praćeno sličnim piknicima tokom leta i godišnjim piknikom juna 2013. godine. Kampanja je privukla pažnju novog gradonačelnika Brisela, koji je objavio planove za zatvaranje delova centra grada za saobraćaj.

Međutim, oba ova pokreta bila su spontana, a ne vođena od strane odgovarajućih gradskih vlasti. Kako gradovi mogu da podrže pokrete koji mogu generisati nove ideje za preraspodelu prostora, a da njihov uticaj ne postane previše bahat? Dobro opšte pravilo je da se ideje uzimaju iz lokalnih zajednica, da se slušaju zabinutosti i obezbeđuje prostor za rešenja koja treba razviti, kao što su to uradile opštine Genta i Brisela. Obraćanje zajednici ili lokalnim grupama za životnu sredinu, uz ideju saradnje na preraspodeli prostora može takođe biti dobra strategija. U narednom koraku gradovi mogu ponuditi finansiranje inovativnih projekata i modela za bavljenje tim pitanjem, kao što je „Transport for London“ (Saobraćaj za London) (UK) to nedavno uradio.

Izvan Evrope, lokalne vlasti Los Anđelesa (SAD) daju podršku gradskom programu za poboljšanje i proširenje javnog prostora. Projekat po nazivom „People Street“ (Ulica ljudi) ohrabruje grupe iz lokalne zajednice da rade sa gradom na razvoju privremenog javnog prostora za jednu godinu, uglavnom ponovnom upotrebom ulica ili parkinga. Ovi novi prostori mogu se učiniti stalnim ukoliko se iskaže dovoljno podrške lokalne zajednice. Brojni prostori širom Los Anđelesa su već napravljeni uz pomoć ovog projekta, i grad sada svake jeseni poziva na prijavljivanje za nove prostore.

Postoje različite inicijative i kampanje širom sveta koje rade za lokalne napore da se ponovo preuzme javni prostor za ljude, nudeći osnovne principe i alate kako bi ljudima pomogli da počnu da razmišljaju o tome kako mogu svoje ulice i susedstvo učiniti prijatnijim mestima za boravak. Dve takve organizacije su „Living Streets Alliance“ (Alijansa za žive ulice) i „Project for Public Spaces“ (Projekat za javne prostore), koji nude obilje materijala i resursa na svojim internet sajtovima.

Podrška obnovi uz preraspodelu prostora

Dok stanovnici mogu često dati ideje i zamah za promene u načinu na koji koristimo naše ulice, lokalne vlasti sve više priznaju da stvaranje dodatnog mesta za pešake i korisnike puteva koji nisu vlasnici privatnih automobila može gradske centre učiniti atraktivnijim mestom za život, rad i relaksaciju. Ako se to radi na pametan način, uključujući stavove relevantnih stejkholdera, to može rezultirati čistijim, naprednijim gradskim centrima, kao što pokazuju sledeći primeri. Sve studije slučaja koje slede u ovom delu mogu se pronaći u publikaciji EK „Reclaiming city streets for people“ (Ponovno preuzimanje gradskih ulica za ljude).

Jedan od najboljih primera okretanja smera ubrzanog propadanja dolazi iz grada Kajaanija (Finska). Početkom 1990-ih centar grada je bio u propadanju zbog kombinacije faktora, uključujući saobraćajna zagušenja u glavnoj ulici i na gradskom trgu, opadanje broja stanovnika i veliki broj praznih nekretnina što je je vodilo ka urbanom propadanju. Strategija grada Kajaanija bila je da se ove visoko zagušene oblasti pretvore u pešačke zone i ulepšaju, nastupajući u saradnji sa konzorcijumom izvođača, vlasnika firmi i stanovnika. Kao rezultat toga, propadanje centra grada je preokrenuto i lokalna preduzeća su osetila da je promena poboljšala atmosferu u gradu.

Vulverhempton (UK) je takođe patio od kolapsa proizvodne industrije u gradu, sa visokom nezaposlenošću kao posledicom toga. Između 1987. i 1991. uvedena je četvorofazna saobraćajna strategija sa ciljem ne samo pravljena značajnog uticaja na putovanje, već uspostavljanja Vulverhemptona kao šoping destinacije za region. Pristup centru grada je ograničen na autobuse, taksi vozila, pešake i bicikliste, dok je ostali saobraćaj bio preusmeren oko spoljne obilaznice. Pored toga, izvršena su estetska poboljšanja na ulicama i trgovima, čime je grad učinjen čistijom, bezbednijom i atraktivnijom lokacijom. Od tada imidž grada nastavlja da se poboljšava.

Zagađenje vazduha je izazivalo posebnu zabrinutost u Nirnbergu (Nemačka), gde je zagušenje saobraćaja i zagađenje vazduha povezano sa saobraćajem izazivalo propadanje istorijskih zgrada i zabrinutost za zdravlje. Uklanjanje automobila iz centra grada tokom deset godina, a koje je počelo 1989. godine, rezultiralo je prijatnim gradskim centrom u kojem ljudi mogu kvalitetno da potroše vreme. Pored toga, zagušenje saobraćaja je opalo na ulicama koje okružuju centar grada i došlo je do dramatičnih poboljšanja kvaliteta vazduha.



Autorska prava: interbeat, Flickr.com

Pridobijanje trgovaca u maloprodaji

Infrastrukturnim poboljšanjima koja za cilj imaju smanjenje automobilskog saobraćaja često se protive određene grupe, posebno vlasnici preduzeća u centru grada. Njihova je zabrinutost da će smanjenje mogućnosti kupaca da voze svoje automobile u gradu naškoditi navikama, čime će se ljudi verovatnije oslanjati na šoping centre izvan grada. Podrška i uključivanje preduzeća može biti od kritične važnosti takođe i za razvoj planova za pravljenje pešačkih zona, budući da oni i dalje treba budu u stanju da prime i vrše isporuke svoje robe čak i ako nikakvim drugim vozilima nije dozvoljen ulazak u tu oblast.

Zanimljiva taktika za ovogodišnju „Nedelju mobilnosti“ može biti da se lokalne kompanije ohrabre da ponude popuste ljudima koji koriste javni prevoz ili koji voze bicikl kao prevozno sredstvo. Veliki broj gradova koji su prethodno učestvovali u kampanji su, u saradnji sa lokalnim kompanijama, nudili popuste ljudima koji praktikuju održivu mobilnost tokom nedelje. Zauzvrat, kompanije dobijaju besplatnu reklamu i mogućnost povratka kupaca nakon završetka te nedelje.

Neki gradovi ovu ideju čine više stalnom. Projekat pod nazivom „*BiciClima*“ u gradu Iglesiasu (Italija) će razviti mape biciklističkih puteva u lokalnoj oblasti sa logoima partnerskih kompanija koji će na njima biti odštampani, gde će korisnici sistema zajedničkog korišćenja bicikala (*bicycle-sharing*) biti u mogućnosti da dobiju popuste na svoje kupovine.

Postoje neke ideje manjeg obima koje bi mogle pomoći da se ublaže zabrinutosti koje imaju prodavci u maloprodaji. U Frajburgu (Nemačka), gde je glavni trgovački okrug kompaktan centar grada koji je u velikoj meri pešačka zona, lokalna kompanija za javni prevoz ima „*Päcklebus*“, gde kupci mogu bezbedno da odlože svoje kupljene stvari za malu naknadu i da ih pokupe na kraju dana, čime ostaju slobodni da odu i uživaju u ručku ili da popiju kafu.

Prenošenje informacija o modalitetima održivog putovanja

Za gradove koji su popularni kod turista, od kojih mnogi možda i praktikuju održivu mobilnost kući, ali nisu svesni šta je sve obezbeđeno za pešačenje i biciklizam, ili kako efektivno koristiti javni prevoz, može biti posebno važno da na adekvatan način obaveste posetioce o dostupnim održivim mogućnostima prevoza. Štaviše, stvaranje resursa i alata o održivoj mobilnosti će uvek biti od koristi za stanovnike vašeg grada, bilo da već godinama tu žive ili su se tek nedavno doselili.

Planovi putovanja vezanih za posao su dobar način da se smanje broj kilometara koji se prelazi privatnim automobilima i nivoi emisija štetnih gasova. Zainteresovane kompanije, u saradnji sa gradskim većem, mogu zajedno razviti plan putovanja na posao koj ohrabruje kolektivni prevoz automobilom, vožnju bicikla i javni prevoz. Škole, univerziteta, bolnice i druge institucije se takođe ohrabruju da urade isto, uspostavljajući plan za svoje studente, posetioce i osoblje.

Ohrabrivanjem putnika da razmišljaju o različitim načinima kako da realizuju svoje putovanje može dovesti do trajnog prelaska ka održivim modalitetima.

Vodič za održivo putovanje u gradskom centru Berlina (Nemačka) je nedavno izdat na engleskom jeziku i pruža korak po korak planove puta za razgledanje grada peške, biciklom i javnim prevozom. Pratite link da bi pronašli više informacija o načinima na koje Berlin podržava održivu mobilnost, sa linkovima ka specifičnim dokumentima politike.

Portugalski grad Aveiro je razvio mape da pokaže lokalnom stanovništvu raspoložive javne prostore i vremena potrebna da se prošetaju između njih, nadajući se da će promeniti utiske ljudi o pešačenju u centru grada i pokazujući kako to može biti jednostavan i logičan način kretanja umesto vožnje automobila. Ova mera je dodatno podržana pokazivačima pravca za pešake koji su postavljeni u centru grada.

Kadiz (Španija) je obojio putanje naslikane na pločnicima u uskim ulicama u starom delu grada, pružajući posetiocima i turistima izbor načina kojima bi istražili oblast i smanjujući potrebu dovoženja automobila u istorijski deo grada.

Izbegavanje nepotrebne vožnje automobila

S obzirom da je većina urbanih vožnje automobilom ispod šest kilometara, izbegavanje putovanja koja bi na drugi način mogla lako biti izvršena peške, biciklom ili javnim prevozom ima veliki uticaj ka smanjenju emisija štetnih gasova, zagušenja saobraćaja i opasnosti za druge korisnike puteva.

Gradski biciklistički programi i biciklistička infrastruktura su još dve alternative za kretanje bez automobila. Biciklistički programi su postali uobičajen prizor na uličnom pejzažu Evrope. Pariz, Brisel i Dablin – lista se nastavlja. Međutim, ne uključuju se samo prestonice u akciju. Donostia – San Sebastijan je uveo svoj program 2009. godine i broj korisnika im se povećavao iz godine u godinu, dostižući preko 5.000 u 2011. godini. To je siguran znak da se kratka putovanja automobilima napuštaju u korist održivijih modaliteta.

Odgovarajuća infrastruktura i mere za bezbednost biciklista će takođe u velikoj meri podstaći rast broja biciklista. Holandija se smatra zemljom koja je posebno dobro mesto da u njoj budete biciklista, a posebno je to mesto Hutena, blizu Utrehta. Projekat Hutena uključuje gustu mrežu direktnih puteva za bicikliste širom grada, koju dopunjavaju odlični objekti za parking bicikala i za deljenje bicikala. Gradske vlasti agresivno promovišu korišćenje bicikala i pešačenje – skoro 80 procenata njegovih stanovnika aktivno vežba više od 2,5 sati nedeljno, naspram holandskog nacionalnog proseka od 55 procenata.

Vlade Norveške, Škotske i Velsa su razvile nacionalnu legislativu ili strategije da se istovremeno obezbede bolji uslovi za pešake, kao i da se poveća broj građana tih zemalja koji pešače na kratkim razdaljinama umesto da koriste svoje automobile. Pogled na ove dokumente pruža vam dobre osnovne informacije za to kako da obezbedite prostor i objekte za pešake, tako da pešačenje postaje najlogičniji i najprijatniji izbor za kratke razdaljine.

Finska i Holandija takođe promovišu rad od kuće preko nacionalnih kampanja. Rad od kuće smanjuje potrebu za putovanjem na posao u kancelariju, što zauzvrat smanjuje potrebu za mestom na putevima za privatna vozila. Za pojedince to znači da ne moraju da troše vreme na putovanje do posla, čime im se produžava dan.

U mnogim gradovima poput Londona, Pariza, Berlina ili Amsterdama putovanje na posao javnim prevozom ima visoku cenu. Zajmovi javnom prevozu kako bi se pokrili troškovi jeftinijih godišnjih karata su dobar način da se obezbedi favorizovanje autobusa i tramvaja ispred automobila. Pored toga, sve više gradova eksperimentišu sa visoko subvencionisanim javnim prevozom, ili čak i potpuno besplatnim javnim prevozom za stanovnike grada – najpoznatiji je primer Talina u Estoniji.

Mnogi gradovi su preduzeli korake da obezbede određen broj opštinskih internet servisa, omogućavajući stanovnicima da izbegnu putovanja u gradsku većnicu kako bi završili administrativne poslove. Peruđa u Italiji poseduje centar grada koji je prilično nepristupačan za privatna vozila. Redizajniranjem opštinskog veb-sajta i ponudom mnoštva usluga u digitalnoj formi, bilo je moguće smanjiti potrebu za putovanjem, štedeći vreme, smanjujući potrošnju goriva i time i emisije štetnih gasova.

Kako da pokrenete svoju kampanju

Počnite ove godine analizom teme, sagledavajući šta sadrži i **tražeći fokus** koji odgovara vašem gradu i nacionalnom kontekstu. Izaberite ekološku, emocionalnu, ekonomsku ili drugu vezu koja se može preneti u druge oblasti. Stvorite empatijsku vrednost. Planirajte kako to da promenite, koristeći resurse kao što je Priručnik za Evropsku nedelju mobilnosti koji sadrži detaljnije smernice.

Obezbedite političku podršku. Ukoliko je vašoj administraciji teško da se poveže sa temom urbanog kvaliteta života zato što ne uviđaju to kao problem u vašem gradu, tražite od nacionalnih koordinatora pismo podrške. Oni sami su dobili jedno takvo od Evropskih komesara odgovornih za životnu sredinu i saobraćaj.

Nemojte previše polemizati ili biti negativni u porukama koje izaberete da šaljete. Ne možemo realno očekivati da automobile, kamione i druga vozila sklonimo sa puteva da bismo poništili njihove efekte na urbani kvalitet života, ali možemo pokazati da postoje razne opcije na raspolaganju ljudima i kompanijama za kretanje ljudi i robe. Nadogradite se na materijal razvijen u našoj srodnoj kampanji, „Do the Right Mix“ (Napravite pravi mik).

Sakupite dokaze. Koje su činjenice i cifre vezane za urbani kvalitet života i probleme koji se pojavljuju u saobraćaju u vašoj zemlji? Postoje li istraživanja o upotrebi prevoza i problemima

na nacionalnom nivou ili lokalnom nivou koje možete koristiti kao dokaz? Koristite ih kao stavke dokaza da bi istakli vaše poruke za različite ciljne grupe.

Gradite efektivna partnerstva. Pogledajte plan svoje kampanje i njene ciljeve. Ko su najbolje pozicionirane grupe koje će kampanju učiniti živom i relevantnom za većinu ljudi? Da li vaš grad ima jaku zajednicu za Agendu 21? Radite sa njima. Da li vam treba podrška stručnjaka? Fokusiranje na zdravlje? Uključite neke doktore medicine. Detaljnije ćete se osvrnuti na klimu? Uključite meteorologe, klimatologe, lokalne grupe za životnu sredinu.

Gradite na postojećim inicijativama. Bilo lokalno, regionalno ili nacionalno, sigurno postoje brojne postojeće inicijative koje na neki način imaju veze sa fokusom vaše kampanje. Udruživanje sa njima može ojačati vaš slučaj, pojačati vaše poruke i uštedeti izvesni napor.

Koje aktivnosti organizovati

Kada je strategija vaše kampanje uspostavljena, biće vam potrebna određena taktika ili aktivnosti da privučete pažnju na ono što želite da postignete. Ovo su neke ideje!

- Dan bez automobila 22. septembra nudi posebno dobru vezu za eksperiment sa novim saobraćajnim modelima i održivim prevozom. Mnogi gradovi koriste ovu priliku da postave ekološke i pešačke zone tog dana i da organizuju velike otvorene događaje na oslobođenom javnom prostoru.
- Iskoristite nedelju da sprovedete anketu među stanovnicima o tome šta misle o korišćenju javnog prevoza u vašem gradu, koje promene bi želeli da vide, i šta bi ih ubedilo da ostave automobil kod kuće.
- Promovišite prednosti javnog prevoza i nemotorizovanih oblika prevoza – na primer, ohrabrivanjem zaposlenih u lokalnoj vlasti ili javnom sektoru da pešače, voze bicikl ili koriste javni prevoz.
- Kreativno iskoristite parking prostor kroz razvijanje „parkleta“ – malih javnih parkova koji zauzimaju prostor samo jednog parking mesta, ali koji nude dodatni prostor za pešake da uživaju u svojim ulicama.
- Izmerite kvalitet vazduha u vašem gradu tokom nedelje i aktivno uključite decu školskog uzrasta i studente u proces praćenja. Saopštite rezultate javnosti i ukažite na pozitivan uticaj inicijativa za održivi saobraćaj na kvalitet vazduha.
- Podignite svest o činjenici da kratka putovanja mogu takođe biti ostvarena vožnjom bicikla, pešačenjem ili javnim prevozom, sa pratećim prednostima za zdravlje i životnu

sredinu. Lansirajte poster kampanju kako bi ljude naveli da ostave automobil kod kuće za kraća putovanja.

- Ponudite individualizovano planiranje mobilnosti. Postarajte se da preduzmete targetirani pristup koji je skrojen prema pojedincima ili specifičnim grupama, kao što su ljudi koji svakodnevno putuju na posao.
- Sve više lokalnih vlasti koristi kanale socijalnih medija kao još jedan način da se prenese poruka. Omogućite ljudima da znaju da se plan razvija i koje mere treba da budu lansirane preko Tvitera (*Twitter*). Postavite to na vašu Fejsbuk (*Facebook*) stranicu.
- Uspostavite mesto za pružanje informacija o mobilnosti da bi ponudili savet lokalnim stanovnicim o njihovim opcijama mobilnosti.
- Kreirajte lični kalkulator za emisije štetnih gasova na vašem opštinskom veb-sajtu ili veb-sajtu za planiranje putovanja.
- Pokrenite „*Traffic Snake Game*“ (Igra saobraćajne zmije) u lokalnim školama. Škola sa najmanjim brojem putovanja automobilom do škole i od nje pobeđuje!
- Nagradite ljude koji koriste održivi prevoz tokom Evropske nedelje mobilnosti sa vaučerima ili popustima na robu.
- Organizujte takmičenja fotografija, videa ili crtanja na temu vizija mobilnosti u vašem gradu za dvadeset godina.
- Organizujte da inicijative urbane ulične umetnosti ponovo skrenu pažnju na javni prostor.
- Pokažite ljudima kako može izgledati centar grada bez automobila. Naviknite ljude da ostavljaju svoje automobile kod kuće češće od jednog dana u godini. Uspostavite nedelju kao dan bez automobila!
- Napravite specijalnu ponudu za mesečne karte za septembar, ili bar za Evropsku nedelju mobilnosti.
- Omogućite besplatan javni prevoz za „Dan u gradu bez mog automobila“ kako bi ohrabрили učesće.
- Radite sa kompanijama za zajedničko korišćenje automobila na lansiranju ponude za prijavljivanje po sniženoj ceni tokom Evropske nedelje mobilnosti 2014.
- Organizujte biciklistički izazov između komšiluka ili radnih mesta.

- Ponudite radionice na teme kao što je popravka bicikla ili bezbedna vožnja bicikla.
- Organizujte obilaske objekata lokalnog prevoznika.

Šta god da vaš grad radi ove godine, vi se postarajte da...

- Pridružite se gradovima širom Evrope u organizaciji Dana bez automobila sa velikim javnim događajima 22. septembra! Ipak, planirajte dosta unapred – zatvaranje ulica za saobraćaj može biti birokratski izazov!
- „Lajkujte“ Fejsbuk stranu Evropske nedelje mobilnosti i pratite @mobilityweek na Tviteru. Delite svoje fotografije sa nama putem Flickr-a.
- Stavite u široku upotrebu logo Evropske nedelje mobilnosti i uvek zajedno sa zastavom EU!
- Promovišite „hashtag“ #EU4LifeQuality preko svojih socijalnih medija i komunikacijskih materijala!

Ovo su samo neke ideje šta bi mogli da uradite. Priručnik za Evropsku nedelju mobilnosti, dostupan za preuzimanje na www.mobilityweek.com/resources, daje kriterijume za učešće i opšte ideje za mere i aktivnosti koje nisu posebno vezane za ovogodišnju temu.

Budite kreativni i smislite druge mere i aktivnosti za Evropsku nedelju mobilnosti 2014. u vašem gradu!

To su naše ulice, pa treba da bude i naš izbor!

Izvori

Stavovi Evropljana prema urbanom saobraćaju
ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_406_en.pdf

CIVITAS inicijativa za čistiji i bolji saobraćaj u gradovima:
www.civitas.eu

ELTIS - portal za urbanu mobilnost:
www.eltis.org

Priručnik za Evropsku nedelju mobilnosti za lokalne kampanje
www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/Material_2014/Handbook_For_Local_Campaigners.pdf

Living Streets (Žive ulice) – Los Anđeles
www.livingstreetsla.org

Living Streets (Žive ulice) – Ujedinjeno Kraljevstvo
www.livingstreets.org.uk

Projekat za javne prostore
www.pps.org

Park(ing) dan
parkingday.org