



SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII

16-22 SEPTEMBRIE 2024

Tema anului: **Să folosim spațiul public împreună**

Peste 70% dintre europeni trăiesc în zone urbane, astfel că spațiul public a ajuns să fie limitat în multe orașe. Un loc în care să existe suficient spațiu pentru toți oamenii, pentru toate modurile de transport și pentru toate activitățile oferă o mai mare echitate socială, o mai mare siguranță rutieră, mai puțin zgomot, mai puțină poluare atmosferică și o mai bună calitate a vieții. Prin urmare, folosirea spațiului public împreună aduce multe beneficii societății.

Utilizatorii vulnerabili ai drumurilor sunt implicați în 70% din accidentele rutiere urbane soldate cu decese, astfel că este esențială prioritizarea acestui grup în alocarea spațiului public. Pentru a încuraja oamenii să meargă mai mult pe jos și cu bicicleta, ar trebui să existe o infrastructură dedicată de o mai înaltă calitate și reguli rutiere care să prioritizeze pietonii și bicicliștii.

Autoritățile publice au instrumentele necesare pentru a implementa schimbări de politici și infrastructură care să sprijine o trecere permanentă la mobilitatea durabilă. La urma urmelor, orașele în care trăim sunt modelate de alegerile individuale pe care le facem.

Haideți să colaborăm pentru a îmbunătăți spațiul public pe care îl folosim împreună!

Spațiul public pe care îl folosim împreună și obiectivele SĂPTĂMÂNII EUROPEANE A MOBILITĂȚII:

- Îmbunătățirea calității vieții urbane și promovarea unei infrastructuri axate pe oameni
- Completarea altor inițiative ale UE, cum ar fi REPowerEU și Pactul verde european
- Facilitarea utilizării unor moduri de transport mai ecologice și promovarea schimbărilor comportamentale prin asigurarea unor infrastructuri, rețele, condiții și destinații adecvate pentru mobilitatea activă și transportul public

1. Experimentarea spațiului public într-un alt mod

Spațiul public este pentru toți! Toată lumea ar trebui să îl poată folosi în siguranță și să se bucure de el, încurajând mobilitatea personală și interacțiunea socială.

Să facem mobilitatea durabilă vizibilă: Promovarea alternativelor la deținerea unui autoturism și educarea oamenilor în legătură cu opțiunile de transport care ar putea fi utilizate în aceleași scopuri, de ex. folosirea în comun a bunurilor (biciclete, autovehicule, trotinete electrice etc.), biciclete de marfă, transportul public și, în special, mersul pe jos. Modurile durabile de deplasare și principiul „utilizează-l, nu-l deține” ajută la reducerea congestiei rutiere, a dependenței de automobile și a spațiului necesar pentru parcare a tuturor tipurilor de mijloace personale de transport. Pot fi implementate și planuri de gestionare dinamică a spațiului de lângă bordură, pentru o utilizare mai eficientă a acestui spațiu, care poate fi folosit în diverse scopuri.

Conduceți prin forța exemplului: Personalul autorității publice, funcționarii guvernamentali și contractanții urbani ar trebui să folosească stimulente pentru a încuraja opțiunile de transport durabile și active. Aceasta le permite să conducă prin forța exemplului, să vadă politica de transport durabil în acțiune și să întreprindă acțiuni de sensibilizare în legătură cu necesitatea unei infrastructuri dedicate de înaltă calitate. Parcul municipal de autovehicule și transportul public ar trebui, de asemenea, să primească o finanțare suficientă pentru modernizarea vehiculelor, făcându-le mai ecologice și mai eficiente.

Protecție și respect: Campaniile, planificarea spațiilor și reglementările ar trebui să atragă atenția asupra respectării celor mai vulnerabili utilizatori, cum ar fi copiii, pietonii, persoanele cu mobilitate redusă și utilizatorii transportului activ.

Modelarea spațiului public în jurul priorităților viitorului: Spațiul public în orașe mai mari sau mai mici există de veacuri întregi. Acesta poate evolua pentru a prioritiza mobilitatea mai durabilă și incluzivă, în special mersul pe jos și cu bicicleta.



2. Redezvoltarea spațiului urban împreună

Pentru redezvoltarea spațiului urban, este nevoie de implicarea comunității locale și trebuie să se țină seama de diferenții utilizatori și de diversele moduri de transport. Astfel, alocarea spațiului în rețelele de transport va fi adaptată contextului local, astfel încât să coexiste toate modurile de transport.

Dreptul de trecere: Drepturile tuturor, inclusiv ale utilizatorilor transportului activ, ale persoanelor cu dizabilități și ale grupurilor vulnerabile, în general, nu ar trebui să fie negociabile. Spațiul ar trebui să fie folosit în comun într-un mod echitabil și, mai ales, toți cei care nu sunt pietoni ar trebui să asigure respectarea pietonilor și a persoanelor cu mobilitate redusă.

Co-creare: Co-crearea înseamnă a aduce împreună comunitatea, părțile interesate și publicul larg pentru a colabora la acest proces. Ideal ar fi ca acest lucru să se întâmple de la bun început. Atunci când se discută cu vecinii despre context și dorințele comunității locale este încurajată implicarea. De asemenea, se pot afla astfel o serie de perspective și idei, se pot identifica potențialele bariere care trebuie îndepărtate și, în general, cresc șansele de acceptare.

Reinstituirea unor „locuri terțe”: Locurile terțe oferă oportunități pentru o socializare comodă, cu costuri mici, în afara locuinței și a mediului de lucru, cum ar fi parcurile, centrele comunitare, puburile sau cafenelele. Astfel de locuri sunt mai importante ca niciodată pentru calitatea vieții și starea de bine mentală.

3. Străzi școlare: crearea unui spațiu sigur pentru deplasarea activă

Crearea unor străzi școlare sigure este importantă nu doar pentru siguranța copiilor noștri, ci aceste inițiative sprijină și o tranziție generațională către o mobilitate activă mai sigură.

Redirecționarea traficului local departe de școli: Crearea unei inițiative între municipalitate și districtele școlare locale pentru a încuraja accesul pietonilor, bicicliștilor și transportului public. Traficul motorizat greu din jurul școlilor ar trebui să fie descurajat.

Împărtășirea unor exemple de bune practici: Există multe exemple remarcabile care pot ajuta la crearea unor străzi școlare sigure, cum ar fi semnalizarea rutiere la nivel național și asigurarea unui spațiu suficient de parcare și acces pentru modurile de transport activ. Acestea ar putea fi replicate la nivel local.

Educarea părinților și a furnizorilor de servicii de îngrijire a copiilor: Lăsarea și preluarea copiilor de la școală perpetuează adesea problemele de trafic, iar acest lucru ar putea fi rezolvat discutând cu părinții. Pot fi create spații sigure pentru copii prin introducerea unor zone fără autovehicule sau a altor politici țintite.

Învățarea generației următoare: Este important să se învețe despre siguranța rutieră și să se încurajeze grupurile de elevi și părinți să împărtășească din plăcerea mersului pe jos și cu bicicleta până la școală, folosind rute sigure.

Asigurarea accesibilității pentru toți utilizatorii:

La proiectarea străzilor, intersecțiilor și nodurilor multimodale, trebuie să se asigure accesibilitatea pentru toți utilizatorii, inclusiv pentru familiile de toate vârstele și persoanele cu dizabilități. Trebuie să se ia astfel în considerare lățimea spațiului, proximitatea și viteza traficului, precum și elementele fizice ale transportului public (de ex. lifturi, nivelul platformelor, accesul vehiculelor etc.).

O politică de siguranță rutieră modernizată: Luați ca model țările cu strategii naționale de succes pentru protejarea utilizatorilor vulnerabili și sprijinirea transportului colectiv și activ. Implementați conceptele relevante la nivel local, acolo unde este posibil.

Asigurarea respectării regulilor cu privire la parcare: Regulile rutiere trebuie menținute pentru a fi adaptate contextului și trebuie să se aloce resurse adecvate pentru asigurarea respectării regulilor cu privire la parcare. Sunt incluse aici atât parcarele autovehiculelor, cât și parcarele în siguranță a trotinetelor electrice și a bicicletelor, asigurând astfel un acces sigur pentru toți.

O alocare echilibrată a spațiului rutier: Trebuie să se evite infrastructura care blochează sau ia din spațiul destinat transportului activ pentru a face loc altor moduri. Sunt incluse aici indicatoarele, iluminatul, parcările și stațiile de încărcare.

Sprijin la nivel de cartier: Reducerea vitezei la 30 km/h. Crearea unor rute sigure pentru biciclete, care să fie protejate fizic de autovehicule. Creșterea capacității și prelungirea orarului transportului public. Colectarea de feedback din partea publicului. Discuții cu organizațiile locale pentru elaborarea unor planuri de gestionare a mobilității.

4. Planificarea și proiectarea unor străzi mai sigure

Planificarea și proiectarea unor străzi mai sigure trebuie să țină seama de toți locuitorii și de toate modurile de transport. Urbanistii ar trebui să fie re(educați) pentru a echilibra alocarea spațiului rutier și a proteja utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Organizațiile ar trebui să țină seama și de acest lucru atunci când pregătesc planuri de gestionare a mobilității.

