



SĂPTĂMÎNA EUROPEANĂ AMOBILITĂȚII

16-22 SEPTEMBRIE 2022

Combină și deplasează-te!

ORIENTĂRI TEMATICE 2022

Conexiuni mai bune

#MobilityWeek





1) Introducere	4
Subiectul de discuție din acest an	4
„Conexiuni mai bune”	5
Cum puteți participa la campania SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII?	6
Conexiuni cu alte inițiative din UE	7
2) Oameni	8
2a) Co-creare	8
Rezolvarea problemei parcărilor de cartier prin co-creare în Bremen, Germania	8
Crearea de noduri de mobilitate multimodale în Lisabona, Portugalia	9
Proiect de cucerire a străzii: co-creare în Leuven	11
2b) Știință cetățenească	12
WeCount - cetățeni care măsoară date în contextul comunității lor	12
2c) Implicarea cetățenilor	13
Bologna: implicarea cetățenilor în crearea unei zone de 30 km/h	13
Cinci moduri de a implica tinerii	14
3) Locuri	15
3a) Restructurarea spațiului	15
Crearea de locuri de întâlnire în Malmö, Suedia	15
Măsuri de calmare a traficului în Bytom, Polonia	16
Crearea de bariere fizice pentru un centru fără mașini în Salzburg, Austria	16
3b) Ecologizarea orașelor	17
De la terenuri industriale virane la rezervații naturale - o transformare a Regiunii Ruhr	18
Zone pietonale îmbunătățite în Ljubljana, Slovenia	18
3c) Strategii pentru biciclete	19
Parcare de ultimă generație pentru biciclete în Utrecht, Țările de Jos	19
Parcare de tip turn automatizată în Trinec, Cehia	20
Integrarea parcărilor pentru biciclete în rețeaua regională din Île-de-France, Franța	20

4) Pachete	22
4a) Livrarea de mărfuri în mediul urban	22
Software de planificare pentru coordonarea livrărilor în Groningen, Țările de Jos	23
Restructurarea livrării urbane în Barcelona, Spania	23
4b) Reglementările privind accesul autovehiculelor în zonele urbane (UVAR) și zonele cu emisii scăzute (LEZ)	24
Extinderea UVAR în Parma	24

5) Planificare și politică	24
5a) Planificarea infrastructurii	25
Importanța investițiilor în infrastructura durabilă în Praga, Cehia	25
Transformarea unei parări în centru de consolidare urbană în Madrid, Spania	25
5b) PMUD	26
Schimbări semnificative realizate la Bruxelles datorită PMUD	26
Cel mai recent câștigător al premiului PMUD este Tampere, Finlanda	27

1) Introducere

Subiectul de discuție din acest an

Tema anuală a SĂPTĂMÂNII EUROPENE AMOBILITĂȚII pentru anul 2022 este „Conexiuni mai bune”. Tema a fost aleasă pentru a reflecta dorința persoanelor din întreaga Europă de a se reconecta unele cu altele după mai multe luni de izolare, restricții și limitări. Oamenii se pot conecta atunci când se întâlnesc într-o piață din mediul lor urban și rămân conectați prin intermediul transportului public. Un transport mai bine conectat înseamnă locuri și oameni mai bine conectați, ceea ce reprezintă un obiectiv-cheie al **Pactului verde european**¹ al Comisiei Europene. **Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă**² solicită, de asemenea, conexiuni mai bune între factorii decizionali, furnizorii de servicii, planificatorii urbani și oameni. După ce în 2021 s-a pus un accent puternic pe aspectele legate de sănătate ale mobilității urbane, tema din acest an, „Conexiuni mai bune”, celebrează obiectivul SĂPTĂMÂNII EUROPENE AMOBILITĂȚII de a aduce oamenii împreună.

Având în vedere că transporturile sunt al doilea cel mai mare sector poluant din Europa³, iar emisiile din transportul intern din UE au crescut chiar cu 0,8% între 2018 și 2019⁴, trebuie depuse eforturi semnificative pentru a atinge obiectivul european privind emisiile nete zero de gaze cu efect de seră până în 2050, așa cum prevede Pactul verde european. Deoarece aceasta este o provocare majoră, este esențial ca toate părțile interesate și orașele să coopereze pentru a reduce semnificativ emisiile generate de mobilitatea (urbană).

Crizele, cum ar fi COVID-19 sau provocările legate de menținerea securității energetice în urma invaziei Rusiei în Ucraina, amenință obiectivele respective. **Planul REPowerEU**⁵ își propune să reducă impactul acestor provocări printr-un set de acțiuni de economisire a energiei, de diversificare a aprovizionării, de înlocuire a combustibililor fosili prin accelerarea tranziției Europei către o energie curată și să combine inteligent investițiile și reformele⁶.

¹ https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

¹

² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

³ <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/daviz/ghg-emissions-by-aggregated-sector-5#tab-dashboard-02>

⁴ <https://www.eea.europa.eu/ims/greenhouse-gas-emissions-from-transport>

⁵ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_3131

⁶ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:fc930f14-d7ae-11ec-a95f-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_1&format=PDF

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

„Conexiuni mai bune”

„Conexiuni mai bune” acoperă fiecare aspect al transportului durabil din mediul urban, care poate fi rezumat prin următoarele cuvinte care încep cu litera „p” în limba engleză: people (oameni), places (locuri), packages (pachete) și policy & planning (politică și planificare).

În plus, transportul public este partenerul nostru pe tot parcursul vieții pentru a ne conecta, pentru a călători în siguranță și pentru a proteja mediul înconjurător - împreună cu mobilitatea activă și partajată și cu alte opțiuni de transport conectat, la cerere și durabil. Conectarea modurilor de transport „tradiționale” cu noile soluții digitale rămâne un aspect-cheie pentru viitor.

Fiecare dintre cele patru subiecte de discuție are un capitol dedicat în orientările tematice din acest an. Prin urmare, acest document își propune să ofere o bună prezentare generală a exemplurilor recente de bune practici și a inițiativelor recente din orașe, precum și a inițiativelor cetățenești care vă vor inspira să începeți propriile acțiuni pentru a face mobilitatea urbană mai durabilă.

Oamenii au fost în centrul SĂPTĂMÂNII EUROPEANE MOBILITĂȚII timp de peste 20 de ani și rămân forța motrice a campaniei noastre. Câteva mii de evenimente, proiecte și exemple de bune practici sunt încărcate în fiecare an pe site-ul web al campaniei în săptămâna 16-22 septembrie, iar aproximativ 600 de PLANURIDEACȚIUNEPENTRUMOBILITATE sunt transmise în cursul anului, ceea ce atestă succesul SĂPTĂMÂNII EUROPEANE MOBILITĂȚII în ceea ce privește conectarea oamenilor pentru a pune în aplicare propriile inițiative privind transportul durabil. În plus, **Anul European al Tineretului 2022**⁷ se concentrează pe conectarea cu tinerii în toate domeniile de activitate.

Locurile, inclusiv spațiile urbane și zonele verzi, trebuie să fie plăcute și funcționale pentru ca oamenii să se întâlnească și să se conecteze. Creșterea vegetației în orașele europene a fost evidențiată ca fiind o cerință-cheie a 82% dintre participanții la sondajul de anul trecut al campaniei „Orașe curate”⁸.

Pachetele pot avea o dublă semnificație, referindu-se atât la coletele fizice și la provocările logistice tot mai mari de a le livra într-un mod ecologic, precum cât și la pachetele de informații digitale. Acestea din urmă sunt esențiale pentru buna desfășurare a operațiunilor de mobilitate urbană și necesită „conexiuni mai bune” între furnizorii de date și utilizatori.

Politica și planificarea sunt necesare pentru ca fiecare oraș să poată aborda provocările comune ale mobilității urbane într-un mod cuprinzător și robust. SĂPTĂMÂNIA EUROPEANĂ MOBILITĂȚII oferă o ocazie excelentă pentru proiectanții urbani pentru a se inspira din planificarea mobilității centrată pe cetățean. Participarea cetățenilor este o componentă centrală a conceptului de planuri de mobilitate urbană durabilă (PMUD) al Comisiei Europene, iar consultările publice organizate în timpul SĂPTĂMÂNII EUROPEANE MOBILITĂȚII pot duce la noi soluții de transport, prietenoase cu oamenii și cu mediul, în cartiere locale.

⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

⁸ <https://cleancitiescampaign.org/2021/05/04/what-city-dwellers-want-from-their-mayors-post-covid/> Error! Hyperlink reference not valid.

Cum puteți participa la campania SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII?

Tema din acest an, „Conexiuni mai bune”, reflectă, de asemenea, dorința noastră de a fi conectați cu dvs.! Prin urmare, vă invităm să ne urmăriți pe Twitter⁹, Instagram¹⁰ și Facebook¹¹. Indiferent de acțiunile pe care le întreprindeți, dvs. și echipa dvs. locală, în legătură cu subiectele de discuție din acest an, vă invităm să împărtășiți noutățile cu noi.

În 2021, SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII a înregistrat cel mai mare număr de înscrieri de până acum, cu participarea a peste 3 100 de orașe din 53 de țări și transmiterea a aproape 650 de PLANURIDEACȚIUNEPENTRUMOBILITATE în cursul anului.

În septembrie, alăturați-vă programului SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII. Vă puteți alătura programului SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII în numeroase moduri. Dacă reprezentați un oraș, puteți participa în timpul săptămânii principale de desfășurare a campaniei, în perioada 16-22 septembrie și ne puteți transmite activitățile și măsurile pe site-ul nostru web www.mobilityweek.eu

Trimiteți un PLANDEACȚIUNEPENTRUMOBILITATE și împărtășiți succesul dvs. Dacă reprezentați o companie, o inițiativă cetățenească, o instituție de învățământ sau o altă entitate, puteți transmite PLANULDEACȚIUNEPENTRUMOBILITATE cu privire la inițiativele de mobilitate durabilă și „Conexiuni mai bune” din cursul anului. Orientările tematice din acest an cuprind mai multe exemple de PLANURIDEACȚIUNEPENTRUMOBILITATE transmise de promotori locali din întreaga Europă. Viitoare PLANURIDEACȚIUNEPENTRUMOBILITATE de calitate excepțională vor fi, de asemenea, invitate să-și împărtășească poveștile de succes.

Puteți transmite povești de succes pentru a primi premii. Orașul dumneavoastră are realizări exemplare și extraordinare în domeniul mobilității urbane durabile? Atunci, aveți posibilitatea să primiți un premiu de excelență, în cadrul campaniei SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII. Campania noastră oferă diferite premii, în funcție de contextul realizărilor dumneavoastră. Prin urmare, vă încurajăm să vă înscrieți la concursurile noastre anuale.

EUROPEAN MOBILITY WEEK
2022 Theme

Better connections

#MobilityWeek
www.MobilityWeek.eu

EUROPEAN MOBILITY WEEK

EUROPEAN MOBILITY WEEK is the European Commission's flagship awareness-raising campaign on sustainable urban mobility. It encourages behavioural change in favour of active mobility, public transport and other clean, intelligent transport solutions. The annual theme for 2022 is 'Better connections'. Find out more about this year's theme, here.

With more towns and cities joining each year, the campaign continues to drive Europe, and beyond,

⁹ <https://twitter.com/mobilityweek>

¹⁰ <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek/?hl=en>

¹¹ <https://www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek>

Conexiuni cu alte inițiative din UE

SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII este un eveniment major în calendarul european, care completează, de asemenea, mai multe inițiative-cheie de strategie din UE. **Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă**¹² a Comisiei Europene prezintă 82 de inițiative specifice care urmează să fie realizate în următorii patru ani, ca o primă etapă către obiectivul general de neutralitate climatică până în 2050. În plus, campania noastră susține **Pactul climatic european**¹³, o inițiativă de creștere a gradului de conștientizare care se concentrează pe angajamente și acțiuni de combatere a schimbărilor climatice în întreaga Europă. Astfel, SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII joacă un rol important în încurajarea oamenilor, a orașelor, a instituțiilor de învățământ, a companiilor și a ONG-urilor de a promova mobilitatea urbană durabilă.

Pe lângă sprijinirea inițiativelor de mai sus, SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII susține, de asemenea, obiectivele UE în cadrul următoarelor inițiative: **Săptămâna verde europeană**¹⁴ și **Săptămâna europeană a energiei durabile**¹⁵. În urma succesului **Anului european al căilor ferate 2021**¹⁶, **Anul European al Tineretului 2022**¹⁷ își propune să plaseze tinerii în centrul atenției pentru a sublinia contribuția lor în toate domeniile societății, inclusiv importanța impactului lor asupra viitorului mediului urban și al mobilității urbane durabile.



¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en

¹³ https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/european-climate-pact_en

¹⁴ https://ec.europa.eu/environment/eu-green-week_en

¹⁵ <https://eusew.eu/>

¹⁶ https://europa.eu/year-of-rail/index_en

¹⁷ https://europa.eu/youth/year-of-youth_en

2) Oameni

Din nefericire, deciziile privind mobilitatea urbană sunt adesea percepute ca fiind în mare măsură măsuri de sus în jos, în care indivizii se pot simți ignorați sau excluși. Prin urmare, un proces decizional mai incluziv și mai holistic își poate aduce contribuția pentru a oferi oamenilor o voce. Chiar dacă politicile centrate pe cetățean pot fi, adesea, sarcini pe termen lung, rezultatele pot fi foarte satisfăcătoare. Cadrul pentru co-creare, explicat în paragraful următor, subliniază importanța implicării inițiativelor societății civile și a persoanelor din toate grupele de vârstă și din toate straturile socio-economice pentru a pune în aplicare măsuri care au un impact comun.

2a) Co-creare

Co-crearea poate fi definită ca un „proces sistematic de creare de noi soluții împreună cu oamenii - nu pentru ei; prin implicarea oamenilor și a comunităților în elaborarea politicilor și a serviciilor¹⁸”. Această definiție a fost o premisă a proiectului SUNRISE¹⁹, finanțat de UE, care a încurajat procese de co-creare în șase orașe din Europa și nu numai. Următoarele trei exemple de bune practici se concentrează pe diferite aspecte ale co-creării, precum și pe diferite niveluri de implicare a cetățenilor.

Rezolvarea problemei parcărilor de cartier prin co-creare în Bremen, Germania

În întreaga Europă, cartierele istorice ale orașelor construite înainte de anii 1940 nu au fost proiectate pentru a găzdui spații de parcare pentru autoturisme private pe stradă sau în altă parte. Această provocare există și în orașul-stat Bremen, în nord-vestul Germaniei. Străzile înguste și trotuarele fără un plan cu privire la parcare lângă bordură erau norma în „cartierul Hulsberg”, o zonă relativ mică situată la est de orașul hanseatic, în apropiere de faimosul *Weserstadion*. Până nu demult, autoturismele blocau parțial trotuarele sau se parca pe ambele părți ale străzii. Acest lucru a creat obstacole semnificative, iar trotuarele erau adesea inaccesibile pentru utilizatorii de scaune cu rotile și pentru părinții cu cărucioare. Pompierii și colectorii de deșeuri au întâmpinat, de asemenea, probleme semnificative în realizarea manevrelor în spațiul limitat disponibil. Utilizatorii de autoturisme considerau că parcare în fața casei lor este un drept și au intrat în conflict cu alte grupuri de locuitori care doreau să restructureze și să limiteze parcare lângă bordură.

¹⁸ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2019/07/SUNRISE_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

¹⁹ <https://civitas-sunrise.eu/>



© SUNRISE Project

În loc de măsuri de sus în jos, administrația orașului a demarat un proiect care a co-identificat provocările existente și a co-elaborat soluții, care au fost co-implementate într-o a treia etapă și co-evaluate de un grup divers de persoane. După identificarea provocărilor menționate mai sus, administrația orașului a restructurat spațiile de parcare lângă bordură împreună cu locuitorii. Pe parcursul acestui proces, medierea între diferitele grupuri de interese a fost esențială. Câteva zeci de întâlniri de informare și schimb de informații au avut loc în timpul serii în zilele lucrătoare. În plus, a fost oferită o platformă grupurilor vulnerabile care au fost afectate de situația dificilă a parcarilor, cum ar fi persoanele cu mobilitate redusă, precum și familiile și persoanele în vârstă.

În general, principalele concluzii și realizări au fost reorganizarea politicii cu privire la spațiile de parcare și a aplicării legii, care a dus la eliberarea a 1.600 de metri de spații lângă bordură, precum și un sentiment de „apropiere”, care a arătat locuitorilor din cartier că schimbul și discuțiile pot duce la rezultate de succes. Majoritatea participanților la trafic, pietonii și persoanele cu dizabilități au mai mult spațiu pentru nevoile lor după restructurare. În total, acțiunea colectivă de co-creare a fost un mare succes și, astfel, va fi reprodusă și în alte cartiere din Bremen²⁰.

Crearea de noduri de mobilitate multimodale în Lisabona, Portugalia

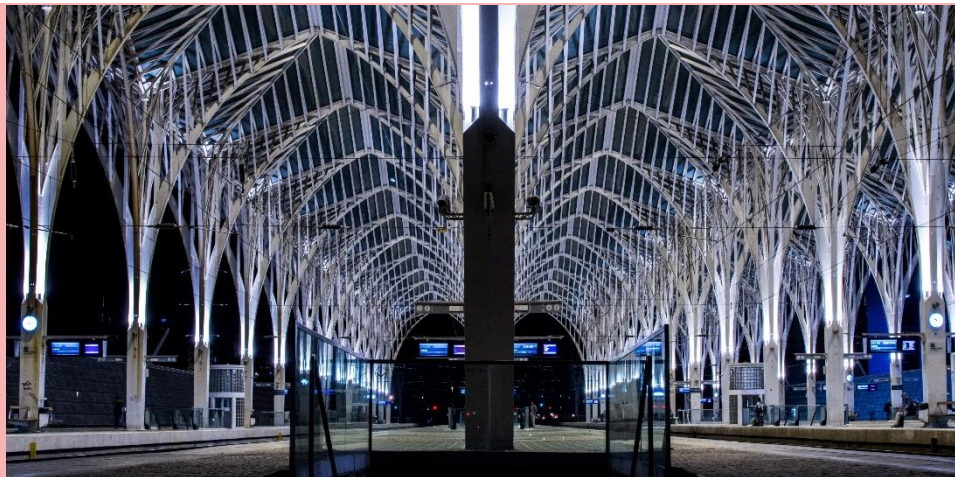
Orașul Lisabona are un sistem de metrou care funcționează bine și care a transportat 173 de milioane de pasageri în 2019, adică puțin peste 500 000 de persoane pe zi²¹. Împreună cu alte moduri de transport public, metroul reprezintă 18% din deplasările efectuate în capitala portugheză în timpul săptămânii, cu puțin sub mobilitatea activă (24%). Din nefericire, 56% din toate călătoriile sunt efectuate cu vehicule de pasageri. Astfel, creșterea transportului public este o piatră de temelie esențială pentru reducerea emisiilor în Lisabona.

²⁰ https://civitas-sunrise.eu/wp-content/uploads/2021/10/SUNRISE_D5.8_WEB_final.pdf

²¹ <https://www.metrolisboa.pt/company/wp-content/uploads/sites/4/2021/01/RC2019-EN.pdf> p7²²
<https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

EMEL, principala companie de parări din Lisabona, a colaborat cu administrația orașului pentru a lansa un proces de co-creare care își propune să deblocheze potențialul nodurilor de mobilitate multimodale. Acestea sunt stații fizice care sunt amplasate strategic la intersecțiile liniilor de transport public existente. Cele mai multe dintre aceste puncte de tranziție oferă deja mai multe moduri de transport. De exemplu, gara „Oriente” din nord-estul orașului oferă legături pentru transport cu trenul pe distanțe lungi și scurte, precum și servicii de transport cu autobuzul.

© monteiro.onlie / Shutterstock



După stabilirea unui concept de nod de mobilitate adecvat pentru oraș, următorul pas pentru planificatorii de transport a fost să înceapă procesul de co-creare cu un sondaj cantitativ de amploare privind dorințele și nevoile utilizatorilor transportului public. Peste 2 000 de utilizatori au participat la sondaj, care s-a axat pe satisfacția privind semnalizarea, confortul și siguranța în privința celor cinci noduri identificate. Având în vedere că o majoritate semnificativă a respondenților au considerat că cinci noduri sunt bine conectate, obiectivul Lisabonei va fi îmbunătățirea siguranței generale și a atmosferei din aceste locații. Aproximativ 50% dintre persoanele intervievate nu s-au simțit confortabil în apropierea centrelor și au considerat că atmosfera este neplăcută. De asemenea, au fost adresate și alte întrebări privind îmbunătățirea nodurilor, care au avut ca rezultat un mandat clar pentru ca orașul să mărească numărul de spații verzi (peste 90% dintre respondenți s-au pronunțat în favoarea acestora), precum și pentru îmbunătățirea zonelor cu scaune aflate pe spațiul public. Aceste rezultate au fost reverificate prin interviuri în profunzime, care au oferit rezultate similare.

Astfel, concluzia generală a acestui exercițiu este că administrația responsabilă a orașului a obținut o imagine de ansamblu clară asupra voinței oamenilor de a investi în îmbunătățiri specifice care vor ridica nivelul celor cinci noduri. Sondajele de acest tip reprezintă un instrument relativ necostisitor pentru a determina punctului de plecare pentru investiții²².

²² <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2021/12/3G.-Sofia-Taborda.pdf>

Proiect de cucerire a străzii: co-creare în Leuven



© Henk Vrieselaar / Shutterstock

În timp ce impactul co-creării din partea locuitorilor prin intermediul sondajelor este relativ pasiv, alte acțiuni directe permit oamenilor să influențeze direct procesele decizionale. „Proiectul de cucerire a străzii” din Leuven este un astfel de exemplu. Orașul belgian cu aproximativ 100 000 de locuitori găzduiește câteva mii de studenți și este, prin urmare, unul dintre principalele orașe din Belgia care favorizează deplasarea cu bicicleta. Cu toate acestea, locuitorii din Leuven consideră în continuare că autoturismul este principalul factor care domină străzile. Astfel, proiectul „*Verover de Straat*” („Cucerește strada”)²³ și-a formulat intenția: „Împreună cu locuitorii, facem străzile mai verzi, mai sănătoase, mai confortabile, mai sigure și mai adaptate copiilor!”. Acest obiectiv va fi atins oferind oamenilor posibilitatea de a reproiecta unele dintre spațiile de parcare. După o perioadă inițială de înscriere, locuitorii de pe câteva străzi selectate vor avea șansa de a proiecta anumite părți ale străzii lor. Dacă rezultatele vor fi pe placul oamenilor, măsurile vor fi implementate permanent. Proiectul, care este supravegheat de mai multe inițiative locale, este susținut de orașul Leuven. Până în prezent, au fost lansate apeluri de participare publică, la care pot participa locuitorii din zona străzilor restructurate specifice.

²³ <https://veroverdestraat.be/over-het-project/>

2b) Știință cetățenească

Știința cetățenească descrie procesul participativ care permite oamenilor obișnuiți să contribuie la analizele și procesele științifice. Astfel, știința cetățenească nu numai că plasează sarcina de colectare și analiză a datelor pe umeri diferiți, ci și sporește procesul de identificare cu subiectul cercetării. Acest aspect de identificare este, de asemenea, esențial pentru proiectele în care este încurajată implicarea cetățenilor - un aspect democratic al principiului „de către și pentru oameni”.

WeCount - cetățeni care măsoară date în contextul comunității lor

Proiectul WeCount, finanțat prin programul Orizont 2020 al UE, a implicat publicul în colectarea de date privind traficul în șase orașe pilot din Europa. Participanții s-au oferit voluntar să participe la ateliere de formare și să învețe cum să utilizeze și să înțeleagă datele furnizate de senzorii de contorizare a traficului, pe care au fost rugați să îi plaseze la ferestrele locuinței sau ale locului de muncă.



© WeCount Project

Fiind unul dintre orașele participante, Dublin se confruntă cu provocările legate de creșterea continuă a populației și de un sistem de transport public care nu mai corespunde cererii. Prin urmare, puțini au fost cei surprinși să observe că Dublin a fost raportat ca fiind al șaselea cel mai aglomerat oraș din Europa²⁴ înainte de pandemie. WeCount a aplicat în capitala irlandeză diverși senzori care au contribuit la evaluarea inițiativelor aflate în curs de desfășurare. Aceste reacții din partea participanților au demonstrat că s-a trecut de la conștientizarea problemelor legate de trafic și de poluare din cartierele lor la entuziasm față de posibilitatea de a colecta date reale care ar putea fi utilizate pentru a aduce îmbunătățiri acolo unde contează cel mai mult pentru ei - zonele în care locuiesc, lucrează și unde copiii lor merg la școală. WeCount a permis oamenilor să colecteze date și cunoștințe despre modelele de trafic din comunitățile proprii și a sporit transferul de cunoștințe între locuitori și factorii decizionali²⁵.

Printre problemele examinate se numără lipsa pistelor pentru bicicliști, nerespectarea limitelor de viteză, precum și lipsa măsurării traficului comercial și a informațiilor referitoare la mediu, cum ar fi poluarea atmosferică și fonică. Participanții au considerat că tehnologia pusă la dispoziție este interesantă și marea majoritate a înțeles metodele de colectare a datelor. Cu cât au constatat că datele sunt mai exacte, cu atât mai mult le-a făcut plăcere să colaboreze. Pe lângă faptul că le permite oamenilor să se implice din punct de vedere științific în măsurarea datelor și creează schimbări reale în comunitățile lor, inițiativa este

²⁴ <https://www.thejournal.ie/dublin-traffic-congestion-4985027-Jan2020/>

²⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/research_and_innovation/research_by_area/documents/ec_rtd_swafs_report-citizen_science.pdf

benefică pentru orașe, deoarece transferă sarcina financiară și administrativă a colectării datelor pe umerii mai multor părți.

Măsura își propune să inspire oamenii să fie proactivi, mai mult decât să reprezinte un instrument direct de schimbare politică. Cu toate acestea, proiectul a creat o colaborare de durată între locuitori și factorii de decizie. În ceea ce privește proiectul din Irlanda, consiliul municipal al orașului Dublin a solicitat monitorilor să furnizeze date privind traficul și măsurători ale calității aerului pentru a sprijini inițiativa privind zonele școlare. Această inițiativă își propune să sprijine transportul activ și să crească siguranța în zonele școlare desemnate²⁶. Punerea în aplicare a datelor furnizate de senzorii WeCount oferă consiliului date de măsurare obiective pentru a evalua eficacitatea inițiativei și schimbările în comportamentul de deplasare în zona școlilor în timp.

2c) Implicarea cetățenilor

Locuitorii orașelor sunt cei mai buni experți pentru a identifica provocările legate de mobilitate, amenajarea periculoasă a străzilor sau problemele legate de poluare sau de lipsa de accesibilitate. Campania SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ **AMOBILITĂȚII** este adesea impresionată de poveștile care au fost transmise prin intermediul cadrului nostru pentru PLANURIDEACȚIUNEPENTRUMOBILITATE²⁷. Campania noastră recunoaște aceste exemple de bune practici și potențialul lor de a inspira un angajament mai mare în orașele respective și nu numai.

Bologna: implicarea cetățenilor în crearea unei zone de 30 km/h

Centrul istoric al orașului italian Bologna, în care locuiesc aproximativ 400 000 de persoane, se confruntă cu problema traficului auto excesiv, deoarece aproape 60% din totalul deplasărilor se fac cu autoturismul. Nu trebuie să fii expert în trafic pentru a realiza că utilizarea excesivă a autoturismelor, în combinație cu străzile înguste din centrul istoric al orașului, poate fi un amestec toxic, atât din motive de siguranță a traficului, cât și din cauza emisiilor. Această ipoteză este susținută de statistici care contabilizează 20 de decese și 2 600 de răniți anual în ultimii zece ani.

Astfel, mai mulți activiști au organizat un protest de tip *flash mob* în luna iulie 2021 pentru a crește gradul de conștientizare și a contracara aceste efecte secundare negative ale transportului cu autoturismul personal. Acest eveniment unic a fost urmat de campania „30 Bologna - una citta per tutti”. Prin intermediul rețelelor de socializare, al paginii principale dedicate „bologna30.it”²⁸ și al eforturilor de comunicare, mișcarea populară a strâns câteva mii de semnături de susținere.

Utilizarea inteligentă a statisticilor și a exemplelor de bune practici din alte orașe, care au fost rezumate și exprimate în sloganuri scurte și atractive în limba italiană, i-a ajutat pe inițiatori să își transmită mesajul. Aceste postere pot fi descărcate de pe pagina principală dedicată, astfel încât oricine susține mesajul să poată imprima materialele acasă. S-a constatat sprijinul larg din partea organizațiilor, a inițiativelor și a companiilor din Bologna.

²⁶ <https://we-count.net/uploads/Deliverable-5.4-Part-A-Final-Summative.pdf>

²⁷ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/>

²⁸ <https://bologna30.it/>

Mișcarea populară a reușit să crească gradul de conștientizare al populației cu privire la această situație, să evidențieze alte exemple de bune practici din diferite țări europene și să le prezinte locuitorilor din Bologna beneficiile semnificative ale unei astfel de abordări.

Cinci moduri de a implica tinerii

„Copiii noștri sunt viitorul” este o frază care a fost rostită de mulți politicieni din întreaga lume. Rămâne de văzut cum se poate trezi interesul tinerilor pentru mobilitatea durabilă. Campania noastră SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII a creat materiale și a organizat ateliere de lucru despre modul de comunicare cu generațiile tinere. Aceasta include o pagină dedicată inițiativei Anul European al Tineretului²⁹ din perspectiva SĂPTĂMÂNII EUROPENE MOBILITĂȚII, precum și orientări privind modul de comunicare cu tânăra generație³⁰. Avem cinci recomandări pe care dorim să le împărtășim cu părțile interesate ale SĂPTĂMÂNII EUROPENE MOBILITĂȚII:

1. Este necesar să implicăm tinerii și să creăm un dialog semnificativ cu ei, astfel încât aceștia să facă parte din nucleul procesului de elaborare a politicilor. Lumea este plină de mesaje de marketing goale, pe care oamenii le trec cu ușurință cu vederea în zilele noastre așa că, pentru a conecta cu adevărat tinerii și factorii de decizie, aceștia au nevoie de un spațiu organizat pentru a crea un dialog, pentru a adresa întrebări și a se asculta cu adevărat unii pe alții.
2. Diversificați publicul tânăr; acesta ar trebui să reprezinte o paletă de vârste și medii diferite. Rețelele locale pot fi ghiduri excelente pentru a localiza și a inspira grupurile de tineri, oferind o înțelegere mai largă asupra modului în care planificarea mobilității le afectează viața de zi cu zi și cum se pot implica în acest proces.
3. Pentru a fi cu adevărat valoroasă și constructivă în cadrul procesului de planificare a mobilității, implicarea trebuie să fie autentică și nu doar de dragul de a spune că a fost realizată. Cu cât este mai diversă plaja de participanți din comunitate, cu atât mai bună este perspectiva orașului pentru a crea un plan de succes, care să îmbunătățească durabilitatea și calitatea vieții oamenilor.
4. Recunoașterea importanței și a legăturii dintre accesibilitatea transportului, oportunitățile și barierele pentru tineri. Costurile și beneficiile afectează posibilitățile de dezvoltare personală, ceea ce este întotdeauna important, în special pentru cei care abia își croiesc un drum în viață.
5. Tinerii sunt mai predispuși să sprijine opțiunile de transport durabil în viitor. Ei sunt mai puțin atașați de obiceiurile lor, iar transportul activ este modul în care mulți dintre noi au început. Este mai bine pentru toată lumea să instituim și să sprijinim această practică ca pe o practică continuă în viață. Înțelegerea la fața locului din perspectiva tinerilor poate influența alte persoane din comunitate și poate fi un factor-cheie în crearea unor rețele ușor de utilizat și în asigurarea succesului inițiativelor de mobilitate durabilă.

²⁹ <https://mobilityweek.eu/related-initiatives/european-year-of-youth/>

³⁰ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/Images/2022_Awards_Ceremony/EMW_-_Communicating_With_Youth_Poster_.pdf

3) Locuri

SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII își propune să evidențieze soluțiile care transformă nodurile de transport în locuri care invită vizitatorii și utilizatorii să se plimbe, să petreacă timp și să se întâlnească. Secretariatul campaniei a decis să selecteze pentru această categorie exemple de bune practici care includ transformarea fizică a locurilor, a străzilor, a cartierelor și a orașelor într-un loc mai tolerabil și mai prietenos cu mediul. În plus, subiecte de discuție precum politica cu privire la spațiile de parcare în interiorul orașelor sunt esențiale în acest capitol, deoarece eforturile depuse de diferite orașe din Europa reușesc să elibereze cu succes spațiile de lângă bordură și spațiul urban. Prin urmare, locurile pot crea „conexiuni mai bune” între oameni, mediu și opțiunile de mobilitate.

3a) Restructurarea spațiului

În ultima vreme a crescut numărul persoanelor care se află acasă, își explorează propriile comunități și fac cumpărături la nivel local. Această deplasare mai redusă și timpul petrecut în comunitățile locale au dus la progrese importante în ceea ce privește alocarea spațiului public. Odată ce oamenii încep să se plimbe în mod regulat în propriile cartiere, devine mai ușor să fie implicați în realizarea de îmbunătățiri durabile.

Crearea de locuri de întâlnire în Malmö, Suedia

Malmö a luat inițiativa de a înlocui spațiile de parcare cu mobilier preinstalat pentru a permite comunităților să revendice străzile și să se bucure de ele într-un ritm mai lent³¹. Aceste locuri au fost create în tot orașul cu implicarea și contribuția locuitorilor. Conceptul oferă „module” de mobilier pentru exterior (mese, scaune, plante etc.) preconstruite și ușor de utilizat, care pot fi configurate și rearanjate într-o varietate de moduri și scopuri.

Conceptul general este de a înlocui un „spațiu” de parcare cu un „loc” de întâlnire pentru oameni. Acest mobilier nou poate schimba semnificativ strada, transformând-o dintr-un produs de bază într-un loc de întâlnire pentru vecini. Mobilierul stradal poate crește șansele de a se întâlni cu vecinii, schimbând în același timp modul de circulație al autovehiculelor și creând zone mai sigure în care locuitorii și copiii să se bucure de oraș în afara parcurilor, într-un mediu mai rezidențial, mai comercial și mai urban.

A permite comunității să participe la reproiectarea spațiului din propriul cartier este o abordare excelentă pentru a introduce „Conexiuni mai bune”, iar aceasta, începând de acasă. Introducerea de spații pentru pietoni, pentru deplasarea cu bicicleta și pentru socializare chiar în fața ușii de la intrare sau în fața magazinului local, mai degrabă decât într-o locație îndepărtată, normalizează transportul durabil și orașele din momentul în care oamenii ies pe ușă.

³¹ <https://www.weforum.org/agenda/2021/02/sweden-local-parking-community/> ³² <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

Măsuri de calmare a traficului în Bytom, Polonia

Toată lumea cunoaște cel puțin o stradă din orașul natal unde șoferii au tendința de a depăși limita de viteză sau care nu este deosebit de sigură pentru pietoni sau bicicliști. Motivele pentru existența unor astfel de străzi pot fi numeroase, cum ar fi amplasarea unei străzi între două drumuri principale, lipsa radarelor fixe și a măsurilor de aplicare a legii sau pur și simplu, o planificare urbană care se opune mobilității active. Locuitorii din Bytom, un oraș polonez de lângă Katowice, au fost nevoiți să îndure astfel de amenințări pe „strada Miarki”, în timp ce șoferii circulau pe stradă cu viteze de 100 km/h și chiar mai mult.

Erau necesare soluții cu buget redus, deoarece, pentru orice măsură de restructurare, era disponibil un buget de numai 15 000 EUR. Chiar dacă activiștii pentru opțiunile de mobilitate activă au tot bătut monedă pe sintagma „vopseaua nu este infrastructură”, aceasta era singura opțiune pentru grupul de oameni care căutau o soluție viabilă pentru a reduce traficul de tranzit și zgomotul și poluarea aferente. Trasarea unei benzi neîntrerupte pe două sensuri pentru biciclete, precum și a mai multor treceri de pietoni și a unor noi spații de parcare pe stradă au contribuit la îngustarea carosabilului. Această măsură, în combinație cu o configurație rutieră curbată, a contribuit la calmarea traficului.

Rezultatul a fost o reducere a vitezei medii de circulație cu peste 20 km/h cu doar câteva panouri și câțiva litri de vopsea. În plus, traficul auto a fost redus cu peste 30%, ceea ce diminuează semnificativ povara pe care o reprezintă poluarea atmosferică și fonică pentru locuitori. Grupul de activiști este încrezător că acest exemplu eficient de bune practici cu buget redus va fi adoptat și în alte părți ale orașului polonez³².

Crearea de bariere fizice pentru un centru fără mașini în Salzburg, Austria

Un centru al orașului fără autoturisme, care permite oamenilor să se plimbe și să respire aer curat, este doar un vis pentru mulți dintre noi. Salzburg a decis să facă din acest vis o realitate. Pe lângă faptul că i-a scutit pe locuitori de povara pe care o reprezintă autoturismul, schimbarea a îmbunătățit și experiența miilor de turiști zilnici, incluzând 170 000 de înnoptări în locul de naștere al lui Mozart.

Datorită poziției sale favorabile într-o vale de-a lungul râului Salzach, centrul celui de-al patrulea oraș ca mărime din Austria este relativ condensat. Au fost luate măsuri stricte prin instalarea unor bariere rutiere fizice formate din borne retractabile, care blochează accesul în centrul orașului. Această reglementare a accesului fizic prevede derogări pentru autovehiculele de urgență, cum ar fi mașinile de poliție sau de pompieri, precum și pentru autovehiculele de livrare pentru magazinele din centru. Cu toate acestea,



© FAAC.BIZ

³² <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-in-the-spotlight/?uid=z9CC2A18>

livrările sunt limitate la intervalul 6.00-11.00 de luni până sâmbătă, iar duminica nu este acordat acces pentru livrări³³. Salzburg a inclus, de asemenea, scutiri pentru locuitorii din centrul orașelor care au permis de acces la locuințele lor cu autovehiculul.

Aceste măsuri fizice stricte sunt încorporate într-o strategie mai amplă privind spațiile de parcare, care este încorporată în planul general „Salzburg.Mobil 2025”³⁴, lansat în 2016. Un punct central a fost un sistem bine stabilit de tip *park & ride*, care oferă peste 4 000 de locuri de parcare³⁵ în puncte de interes importante de la periferia orașului cum ar fi aeroportul, târgul și un magazin de tip *outlet*. În plus, parcarile lângă bordură erau limitate în cartierele din zona centrului istoric al orașului. Durata maximă de parcare în aceste zone monitorizate este de trei ore. În weekend și la periferie, parcare lângă bordură rămâne gratuită, dar se menține durata maximă de trei ore. În general, combinația dintre sistemul de borne, ofertele de tip *park & ride* și reglementările privind parcare lângă bordură reduc povara asupra turiștilor și a navetiștilor zilnici, îndepărtând, în același timp, autoturismele de centrul istoric al orașului.

3b) Ecologizarea orașelor

Ecologizarea orașelor poate avea numeroase beneficii, cum ar fi compensarea emisiilor prin intermediul copacilor, ceea ce poate duce la o reducere a temperaturilor medii din orașe cu aproximativ 1°C³⁶. Datorită umbrei copacilor, temperatura la suprafață în timpul verilor fierbinți poate fi redusă cu 8-12°C în Europa Centrală și cu până la 4°C în Europa de Sud³⁷. Ecologizarea urbană poate promova, de asemenea, biodiversitatea în orașe, așa cum s-a demonstrat în Utrecht, unde autoritățile municipale au decis să adapteze acoperișul a peste 300 de stații de autobuz pentru a găzdui plante care atrag fluturi, albine și bondari. Această măsură, care va rămâne în vigoare pentru cel puțin 15-20 de ani, va contribui la îmbunătățirea biodiversității orașului. În general, orașul sau contribuabilii nu suportă niciun cost, deoarece costurile de întreținere sunt acoperite din veniturile obținute din reclamele afișate în stațiile de autobuz locale³⁸.

În plus, după cum s-a menționat în Orientările tematice de anul trecut, Parisul își propune să planteze 170 000 de copaci până în 2026³⁹. Astfel de eforturi sunt depuse în întreaga Europă și sunt onorate de premiul „Capitala europeană verde”⁴⁰, o inițiativă a Comisiei Europene. Acest titlu, care este acordat anual de mai bine de zece ani, recunoaște și recompensează eforturile locale de îmbunătățire a mediului și, prin urmare, a economiei și a calității vieții în orașe. Prin urmare, în paragrafele următoare sunt evidențiate doi câștigători ai premiului „Capitala europeană verde” din anii precedenți: Essen și Ljubljana.

³³ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/poller-sichern-fussgaengerzonen/>

³⁴ <https://www.salzburg.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/salzburgmobil2025>

³⁵ <https://www.stadt-salzburg.at/verkehr-und-strassenraum/parken/>

³⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844019300702> Error! Hyperlink reference not valid.

³⁷ <https://www.newscientist.com/article/2298675-trees-cool-the-land-surface-temperature-of-cities-by-up-to-12c/>

³⁸ <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/green-roofed-bus-shelters-in-utrecht/>

³⁹ https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

⁴⁰ <https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/>

De la terenuri industriale virane la rezervații naturale - o transformare a Regiunii Ruhr

Ruhrgebiet (Regiunea Ruhr) a fost cândva centrul industrial al economiei germane (occidentale) și este adesea descrisă ca un teren viran stereotipic, cu păduri de coșuri de fum industriale poluante. Acestea pot fi considerate ca fiind stereotipuri din trecut. De la declinul minelor de cărbune din anii 1960 au fost făcute investiții și planuri strategice pentru a restructura zona, în care locuiesc peste cinci milioane de oameni⁴¹. Această așa-numită *Strukturwandel* (schimbare structurală) se aplică pentru crearea de locuri de muncă pentru foștii mineri și pentru familiile acestora, precum și pentru readaptarea terenurilor la mediu.

Unul dintre aceste eforturi principale a fost readaptarea la mediu a celor două râuri importante care traversează Essen: Emscher și Ruhr, care dă numele întregii zone. Deși în anii 1990 ambele râuri erau considerate o amenințare pentru sănătatea publică, a avut loc o transformare semnificativă. Datorită unei colaborări intense între orașele și districtele de pe Emscher, au fost construiți aproximativ 150 km de piste pentru biciclete de-a lungul malurilor râului.

Luând în considerare întreaga zonă a orașului Essen, au fost plantate peste trei milioane de copaci, au fost înființate 73 de linii de autobuz și de tren, iar zonele verzi reprezintă acum 53% din oraș. În plus, un număr semnificativ de maluri ale râurilor au fost reabilitate. Aceste eforturi și alte eforturi similare au avut ca efect revenirea lentă a păsărilor și a peștilor și în 2017, au dus la ridicarea interdicției de 40 de ani de a înota în Ruhr. Chiar dacă aceste eforturi necesită multă muncă și au necesitat investiții semnificative și colaborare între multe municipalități, trebuie subliniat efectul de model pe care această transformare reușită îl poate avea asupra altor municipalități europene.

© imageBROKER.com



Zone pietonale îmbunătățite în Ljubljana, Slovenia

Capitala slovenă Ljubljana a fost menționată în Orientările tematice de anul trecut⁴², datorită tranziției semnificative de la un oraș pentru autoturisme și alte vehicule motorizate la o zonă pietonală de dimensiunea a 140 de terenuri de fotbal. Fără îndoială, Ljubljana este deja un oraș foarte verde, 46% din suprafața orașului fiind acoperită de păduri native.

În 2007, un grup semnificativ de părți interesate, inclusiv administrația orașului, diferite instituții și companii publice, a creat „Viziunea Ljubljana 2025”. Această organizație colectivă a pus la punct un plan pe termen lung care a inclus peste 100 de proiecte individuale, de la îmbunătățirea infrastructurii pentru

⁴¹ <https://www.rvr.ruhr/daten-digitales/regionalstatistik/bevoelkerung/>

⁴² https://mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2021/Thematic_guidelines/2021_EMW_Thematic_Guidelines.pdf

mobilitate activă la activități culturale și înfrumusețarea piețelor. Pe lângă parcurile existente în oraș, dintre care unele datează de peste 100 de ani, au fost create și parcuri noi.

Așa-numitele terenuri industriale dezafectate au fost transformate în parcuri noi care au mărit suprafața spațiului verde cu 80 de hectare, respectiv, peste 110 terenuri de fotbal. Aceste spații verzi includ, de asemenea, activități de petrecere a timpului liber cum ar fi o mică fermă de animale, locuri de joacă pentru copii, alei și spații pentru deplasarea cu bicicleta⁴³.

3c) Strategii pentru biciclete

Bicicletele joacă un rol esențial în tranzițiile către mobilitatea durabilă, precum și în ceea ce privește condițiile de viață și sănătatea orașelor și ale locuitorilor. Pe lângă alocarea spațiului și a infrastructurii pentru deplasările propriu-zise, este esențial să se includă confortul unor parcări suficiente pentru biciclete în punctele de tranziție cu alte moduri de transport și să se crească nivelul de deplasare cu bicicleta în orașe. Pentru a ajunge de la punctul A la punctul B, sunt necesare conexiuni mai bune, care să asigure o tranziție simplă între transportul public și biciclete. Asigurarea de numeroase spații de parcare sigure este un element-cheie de care trebuie să se țină seama în cadrul unei strategii privind deplasarea cu bicicleta.

Parcare de ultimă generație pentru biciclete în Utrecht, Țările de Jos

Țările de Jos rămân punctul de referință în ceea ce privește infrastructura pentru deplasarea cu bicicleta, în special parcările pentru biciclete. Gara din Utrecht, recent renovată, a fost restructurată pentru a crea ceea ce este în prezent cea mai mare parcare pentru biciclete din lume, cu 12 500 de locuri pentru biciclete. Mai presus de toate, sistemul se bazează pe confort, acesta fiind ceea ce oamenii au nevoie cel mai mult pentru conexiunile cu bicicleta.

Gara le permite utilizatorilor să intre direct cu bicicleta, alegând dintre trei niveluri de parcare care oferă acces la calea ferată, la magazine și la cartierul local. Disponibilitatea spațiilor de parcare este indicată pe ecranele de la capătul rândurilor, actualizată în timp real, iar locurile de parcare cu două niveluri oferă suporturi de protecție și ridicare asistată pe gaz. Parcarea este gratuită timp de 24 de ore. Înregistrarea și decontarea sunt integrate în cardul de transport în comun, împreună cu accesul la 1 000 de biciclete publice care pot fi utilizate în comun în cadrul complexului. Sunt disponibile servicii de reparații, iar complexul este monitorizat. De asemenea, este alocat spațiu suficient pentru biciclete mai mari, cum ar fi bicicletele cargo.

Abordarea holistică cu privire la complex înseamnă o deplasare cu bicicleta fără întreruperi din oraș către parcul de biciclete, de la tren către casă. Materiale precum piatra și sticla sunt încorporate în proiect pentru a reflecta mediul exterior, iar lumina naturală este optimizată. Evitarea drumurilor închise contribuie la fluiditate și funcționalitate și se adaugă la elementele de ușurință pentru utilizator și la o experiență în general plăcută⁴⁴

⁴³ https://ec.europa.eu/environment/pdf/europeangreencapital/ljubljana_european_green_capital_2016.pdf

⁴⁴

- <https://www.utrecht.nl/city-of-utrecht/mobility/cycling/bicycle-parking/bicycle-parking-stationsplein/#:~:text=In%20the%20new%20Utrecht%20Central,close%20to%20the%20station%20entrances>
- <https://bicycledutch.wordpress.com/2019/08/20/finally-fully-open-utrechts-huge-bicycle-parking-garage/>
- <https://turvec.com/blog/secret-behind-dutch-bicycle-parking/>
- <https://www.eltis.org/sv/node/44358>

Parcare de tip turn automatizată în Třinec, Cehia

Orientările noastre tematice anuale își propun întotdeauna să prezinte o abordare echilibrată asupra împărtășirii de exemple de bune practici din orașe mari și mici. Orașul ceh Třinec, cu cei 35 000 de locuitori ai săi, este un exemplu excelent pentru orașele mai mici cu ambiții mari cu privire la stimularea durabilității. Utilizând Fondul european de dezvoltare regională al UE, orașul a creat parcare de tip turn automatizată, care poate găzdui 118 biciclete.

Această structură nouă a fost construită în apropierea principalei stații de transport din oraș, care a fost mutată în centrul orașului Třinec în cadrul aceleiași inițiative. Aceste eforturi au sporit accesibilitatea și au încurajat deplasările active în rândul locuitorilor și al vizitatorilor. Prin simpla apăsare a unui buton, bicicletele sunt preluate și transportate într-un loc de parcare sigur, pentru a fi recuperate mai târziu, prin simpla scanare a unei chitanțe.

Măsura a multiplicat utilizarea bicicletelor și a oferit călătorilor o opțiune convenabilă de a nu-și mai folosi autoturismele, de a se deplasa cu bicicleta până la turn și de a continua cu trenul spre alte destinații. Odată cu noua infrastructură, administrația se concentrează acum pe încurajarea transportului activ nu doar pentru recreere, ci și pentru utilizare zilnică.

În oraș au fost adăugate piste pentru biciclete și suporturi pentru biciclete, precum și diverse instrumente și centre pentru întreținerea, repararea și încărcarea bicicletelor electrice⁴⁵.



© Ministerul Dezvoltării Regionale / Antonín Kapraň

Integrarea parcărilor pentru biciclete în rețeaua regională din Île-de-France, Franța

Regiunea Île-de-France din Franța, care se află în jurul Parisului, depune eforturi pentru a crește ponderea modală a deplasării cu bicicleta de la 2% la 6% și investește în parcuri pentru biciclete conectate cu transportul public.

Având la bază un sistem de transport public foarte avansat (515 de stații), obiectivul acesteia este de a adăuga 140 000 de locuri de parcare pentru biciclete până în 2030. Asigurarea serviciilor pentru o regiune cu douăsprezece milioane de locuitori care efectuează 9,4 milioane de deplasări pe zi pe linii de peste 1 850 km nu este o sarcină ușoară. Obiectivele generale ale inițiativei includ simplificarea abonamentului la o serie de furnizori și utilizarea gratuită pentru cei care dețin abonament anual de transport.

⁴⁵ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/Czechia/new-bicycle-parking-tower-a-key-component-to-smart-transport-strategy-in-trinec-czechia

Proiectul funcționează în paralel cu dezvoltarea politicii naționale care impune includerea de parcuri pentru biciclete în stații și în concordanță cu dezvoltarea rețelei *Paris Express*, care permite integrarea centrelor și a planificării deplasărilor cu bicicleta în proiect încă de la început. Odată cu includerea subvențiilor pentru biciclete și a planurilor pentru un sistem de închiriere de biciclete electrice pe termen lung, obiectivul este de a face posibilă deplasarea cu bicicleta pe distanțe de până la 10-15 km în afara Parisului. Privită din perspectiva unei rețele holistice, ideea este de a face din deplasările scurte cu bicicleta o parte convenabilă și structurată a deplasărilor locale, precum și a deplasărilor în întreaga regiune⁴⁶.

46

- <https://www.polisnetwork.eu/news/polis-public-transport-lab-redesigns-the-city/>
- https://www.youtube.com/watch?v=psFFVj_tns8

4) Pachete

Sectorul transporturilor este responsabil pentru 30% din totalul emisiilor de CO₂ din Europa. Una dintre cele mai eficiente modalități de a limita emisiile este reducerea numărului de deplasări și de încercări de livrare. Cu cât un autovehicul trebuie să facă mai puține deplasări pentru a livra un colet, cu atât emisiile sale vor fi mai mici. Fiecare expediție de retur necesită timp pentru transport, autovehicule și combustibil în plus. Clienții ar trebui să fie informați, prin descrieri clare ale produselor, să aleagă cu înțelepciune și să fie conștienți de impactul deciziilor lor, pentru a reduce probabilitatea de returnare, pentru a reduce circulația autovehiculelor la nivel local și impactul asupra mediului. Durabilitatea serviciilor de livrare poate fi, de asemenea, sporită dacă se utilizează moduri de transport precum autovehiculele electrice și bicicletele cargo, care excelează adesea în ceea ce privește confortul și eficiența, ceea ce le face ideale pentru livrările pe ultimul kilometru.

4a) Livrarea de mărfuri în mediul urban

Comerțul electronic a crescut exponențial în ultimii ani. De la pandemia de COVID-19, comenzile plasate pe internet au crescut masiv, deoarece oamenii nu au putut merge la cumpărături din cauza perioadelor de izolare sau au adoptat măsuri de precauție pentru a evita infectarea. Aproximativ 40% din populația Europei trăiește în prezent în zone urbane⁴⁷. Livrarea eficientă și curată a mărfurilor în zonele urbane în continuă creștere devine tot mai frecventă. Unul dintre motive este efortul sporit al administrațiilor municipale de a reduce impactul poluării cauzate de camioane, prin măsuri precum reglementările privind accesul vehiculelor urbane. În plus, oamenii aleg să cumpere bunuri de pe internet mai des, adesea fără a lua în considerare impactul pe care achizițiile lor îl pot avea asupra lanțului de aprovizionare și a mobilității urbane.

Din fericire, există multe alternative la vehiculele cu motoare de combustie, cum ar fi bicicletele cargo, care pot fi chiar mai eficiente decât furgonetele de livrare, după cum arată un studiu recent⁴⁸ din Londra, conform căruia bicicletele cargo electrice pot livra mărfuri cu până la 60% mai repede decât furgonetele în centrele orașelor. Atât viteza, cât și eficiența bicicletelor cargo electrice sunt mai mari decât cele ale furgonetelor, deoarece bicicletele au o viteză medie mai mare și, în acest exemplu, au fost livrate zece colete pe oră față de șase, ca în cazul furgonetelor.

Prin urmare, bicicletele cargo reprezintă un instrument excelent pentru reducerea emisiilor de dioxid de carbon aferente flotei de livrare de către companii, deoarece demonstrează în mod eficient angajamentul de a combate schimbările climatice, dacă este urmat de politici durabile în etapele anterioare ale lanțului de aprovizionare. Consumatorii din ziua de azi sunt din ce în ce mai preocupați de durabilitate, iar bicicletele cargo reprezintă o modalitate simplă și vizibilă de a comunica eforturile de a fi mai prietenoși cu mediul.

⁴⁷ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

⁴⁸ <https://www.theguardian.com/world/2021/aug/05/cargo-bikes-deliver-faster-and-cleaner-than-vans-study-finds>

Software de planificare pentru coordonarea livrărilor în Groningen, Țările de Jos

Un exemplu perfect de utilizare a bicicletelor cargo pentru a îmbunătăți livrarea de mărfuri poate fi observat în orașul olandez Groningen. Orașul s-a remarcat întotdeauna prin activismul său în ceea ce privește durabilitatea din punctul de vedere al mediului și a câștigat un premiu anual pentru durabilitate în 2014, fiind desemnat cel mai durabil peisaj de mobilitate dintre toate municipalitățile din Țările de Jos. În plus, orașul își propune să atingă obiectivul de emisii zero în domeniul livrării de mărfuri până în 2025, prin participarea sa la mai multe proiecte finanțate de UE, cum ar fi SURFLOGH⁴⁹ și ULaaDs⁵⁰. Prin acest proiect, orașul a reușit să își îmbunătățească structura logistică prin coordonarea deplasărilor cu ajutorul unui software nou și eficient de planificare a rutelor, precum și prin redirectionarea livrărilor printr-un nou centru logistic mai aproape de centru. În plus, coletele sunt transportate cu ajutorul unor biciclete cargo electrice cu emisii zero, care pot ocoli traficul urban prin utilizarea unei piste pentru biciclete dedicate.

Orașele din întreaga lume nu se mai pot baza pe alocarea unei mari cantități din spațiul urban pentru autoturisme și autovehicule comerciale în timp ce acesta poate fi utilizat ca alternativă pentru a găzdui numărul tot mai mare de locuitori și pentru a încuraja mobilitatea urbană durabilă⁵¹.

Restructurarea livrării urbane în Barcelona, Spania

Barcelona depune eforturi considerabile pentru a promova livrarea de bunuri printr-o metodă cu impact redus. Obiectivul este de a încuraja utilizarea bicicletelor electrice și a microbuzelor pentru livrări în zonele cu trafic redus, pentru a reduce impactul asupra mediului al transportului urban de mărfuri.

Neutralitatea climatică este un obiectiv esențial al celui de-al doilea oraș ca mărime din Spania. Astfel, Barcelona își propune să instaleze micro-noduri pentru soluții de mobilitate urbană durabilă în întreaga zonă urbană. În prezent, sunt două micro-noduri în funcțiune, în timp ce altele sunt în curs de construcție. Potrivit altor surse municipale, unele cartiere și-au ales deja viitoarele amplasamente. Actualul sistem de granturi al Barcelonei pentru promovarea achiziționării de biciclete cargo electrice pentru livrarea de mărfuri și pentru subvenționarea municipalităților în vederea creării de „micro-noduri” urmează să fie extins la zona metropolitană a Barcelonei.

Aceste granturi vor fi acordate ca recompensă pentru orașele din zona metropolitană a Barcelonei care au zone cu emisii scăzute. Cooperarea dintre autoritățile publice și părțile interesate din sectorul privat este de o importanță capitală pentru a asigura o punere în aplicare cu succes în vederea îmbunătățirii durabilității. Orașele pot încuraja inițiativele private prin sprijin financiar pentru proiecte de mobilitate.

⁴⁹ <https://northsearegion.eu/surflogh/>

⁵⁰ <https://ulaads.eu/>

⁵¹

- <https://northsearegion.eu/surflogh/pilots/city-hub-groningen-i-e-cargo-bikes-deliveries/>
- <https://www.eltis.org/discover/news/groningen-has-most-sustainable-mobility-2013-netherlands-0>
- <https://www.bikeitalia.it/10-motivi-per-scegliere-una-cargo-bike/>
- <https://www.theguardian.com/world/2021/aug/05/cargo-bikes-deliver-faster-and-cleaner-than-vans-study-finds>

4b) Reglementările privind accesul autovehiculelor în zonele urbane (UVAR) și zonele cu emisii scăzute (LEZ)

Reglementările privind accesul autovehiculelor în zonele urbane (UVAR) și zonele cu emisii scăzute (LEZ) sunt măsuri puse în aplicare pentru a îmbunătăți calitatea aerului dintr-o zonă urbană, deoarece acestea au impact asupra sănătății și speranței de viață. În plus, reglementarea accesului anumitor autovehicule contribuie la reducerea traficului în zonele desemnate, permițând modurilor de mobilitate activă să beneficieze de spațiul urban cu un risc mai mic din partea autovehiculelor. De la punerea în aplicare a acestor strategii, multe zone au fost reamenajate pentru a permite o mai mare mobilitate pentru pietoni, bicicliști și alți participanți la trafic vulnerabili. Un impact pozitiv suplimentar al UVAR și LEZ este reducerea poluării fonice, asigurând mai puțin stres și anxietate cauzate de zgomotul produs de traficul rutier.

Extinderea UVAR în Parma

Orașul italian Parma este situat în regiunea Emilia Romagna, în centrul Câmpiei Padului. Parma se confruntă cu probleme legate de nivelurile foarte scăzute ale calității aerului. Datorită participării sale la proiectul Dynaxibility4CE⁵², finanțat de Uniunea Europeană, Parma a făcut un pas important în direcția reglementării accesului și circulației vehiculelor de pasageri în oraș și în zonele înconjurătoare.

Primul pas în crearea sau intensificarea unei UVAR este documentarea implementării deja inițiate în oraș și a planurilor urbane în vigoare. În 2021, orașul Parma a lansat proiectul „Zona verde”, un pas important către un viitor mai durabil. Zona verde este o zonă mai puțin poluantă, delimitată de principalele șosele de centură ale orașului. Începând cu luna mai 2022, măsurile de circulație în trafic deja în vigoare din iarna precedentă au fost intensificate, așa cum prevede un plan regional de combatere a poluării atmosferice⁵³. În plus, accesul în centrul orașului va fi mai verde: zona din perimetrul bulevardelor din Parma ar trebui să devină din ce în ce mai adaptată pietonilor și bicicliștilor. Centrul istoric central este denumit „zona albastră” și include LEZ și insule ecologice cu cerințe speciale pentru tranzit și parcare. Autoturismele electrice sau hibride pot avea acces și pot parca în zonă.

5) Planificare și politică

Următorul capitol, „Planificare și politică”, se concentrează pe transformarea zonelor centrale ale orașelor în locuri mai verzi, mai diverse și mai favorabile incluziunii, care să permită coexistența diferitelor moduri de transport în condiții de siguranță și de eficiență. Planificarea urbană și dezvoltarea infrastructurii se întrepătrund strâns. Necesitățile legate de spațiu și distribuția infrastructurii și a rețelelor influențează configurația zonelor urbane.

Dezvoltarea infrastructurii ridică mai multe provocări: creează conexiuni dar, în același timp, formează noi obstacole fizice nedorite care pot avea un impact negativ asupra comunităților locale. Prin urmare, o infrastructură de transport durabilă ar trebui să urmărească să evite, să minimizeze și să compenseze

⁵² <https://www.interreg-central.eu/Content.Node/Dynaxibility4CE.html>

⁵³ <https://www.infomobility.pr.it/limitazioni-circolazione-piano-aria-integrato-regionale-2021/>

impactul negativ asupra persoanelor, a comunităților și a ecosistemelor, pe măsură ce se extinde în mod inevitabil pentru a satisface cererea tot mai mare a utilizatorilor din mediul urban. Transportul durabil și dezvoltarea urbană durabilă sunt interconectate pentru normalizarea unor practici mai ecologice. Una dintre marile provocări cu care se confruntă orașele este aceea de a se asigura că infrastructura și mobilitatea sunt pe deplin durabile din toate punctele de vedere: economic, social și de mediu. Construirea unei infrastructuri durabile înseamnă dezvoltarea unui sistem de sprijinire a serviciilor în armonie cu mediul înconjurător și cu satisfacerea nevoilor oamenilor.

5a) Planificarea infrastructurii

În era tranziției ecologice, toate sectoarele implicate în lanțul de aprovizionare și în transportul de pasageri și de mărfuri trebuie să investească pentru a deveni mai durabile și pentru a dezvolta o infrastructură „inteligentă”. Pentru a face față provocărilor produse de urgența climatică, în anii următori va trebui să se finanțeze un volum mare de investiții publice pentru a pune în aplicare planurile ambițioase de mobilitate și „planurile de mobilitate urbană durabilă” ale orașelor europene. Dezvoltarea unei infrastructuri durabile trebuie să includă noi competențe în ceea ce privește digitalizarea, practicile de lucru și colaborarea cu sectorul privat.

Importanța investițiilor în infrastructura durabilă în Praga, Cehia

Pentru a crea un sistem de rețele de transport sustenabil și accesibil cu scopul de a îmbunătăți mobilitatea persoanelor și a mărfurilor, capitala cehă Praga intenționează să investească 14 milioane de euro în construirea de piste pentru biciclete și alte infrastructuri legate de deplasarea cu bicicleta. În același timp sunt prevăzute investiții pentru finanțarea de studii și proiecte care vor promova mobilitatea durabilă în oraș.

Având în vedere că cererea pentru mobilitate activă este în continuă creștere în Praga și în întreaga Europă, infrastructura pentru deplasarea cu bicicleta este o investiție excelentă în sprijinul acestei dezvoltări. Startul dezvoltării infrastructurii a fost inițial dat de un studiu al nevoilor bicicliștilor, pentru a evalua care zone ar fi cele mai potrivite pentru construirea de piste pentru biciclete, parcări pentru biciclete și centre de reparații. Un alt punct-cheie a fost colaborarea dintre autoritățile publice și școlile locale pentru a se informa cu privire la nevoile acestora, deoarece orașul sprijină deplasarea cu bicicleta către școli prin finanțarea amenajării de standuri pentru biciclete în apropierea școlilor.

Recunoscând numărul tot mai mare de bicicliști, Praga beneficiază de pe urma creării de infrastructuri pentru bicicliști: mai puțină poluare atmosferică, mai puțin zgomot, oameni mai sănătoși și o mai bună condiție fizică.

Transformarea unei parcări în centru de consolidare urbană în Madrid, Spania

Într-un oraș ca Madrid, cu o populație de aproape 3,5 milioane de locuitori, logistica urbană joacă un rol crucial în funcționarea orașului. Conform datelor oficiale ale Consiliului Local din Madrid, distribuția de mărfuri în mediul urban reprezintă 10% din flota urbană, 20% din congestionarea traficului la orele de vârf și 30% din poluarea atmosferică. Astfel, a fost creată o strategie pentru a aborda această provocare prin crearea unui centru de consolidare urbană (UCC) situat în parcare din Plaza Mayor. UCC este un

concept de reducere a impactului distribuției de mărfuri și este situat în centrul istoric al orașului. Datorită acestui nou concept, UCC poate distribui mărfuri către aproximativ 150 000 de locuitori și oferă atât servicii de tip *business-to-customer* (de la afaceri către client), cât și *business-to-business* (de la o afacere la alta) în zona cu emisii scăzute din Madrid. Acest lucru va fi realizat prin transformarea unei vechi parcări într-un nod de mobilitate care va fi echipat cu vehicule electrice, inclusiv biciclete cargo și soluții suplimentare pentru transportul de marfă.

Camionetele mai mari/camioanele vor aduce mărfurile în parcare din Plaza Mayor în orele de liniște, cum ar fi dimineața devreme, iar apoi vor fi sortate și grupate în vehicule ușoare pentru a continua livrările. Acest exemplu arată cum tranziția ecologică trebuie să fie însoțită de dezvoltarea de noi structuri care să promoveze un sistem de mobilitate durabilă.

5b) PMUD

Un plan de mobilitate urbană durabilă (PMUD) este un plan strategic și vizionar pe termen lung, care își propune să îmbunătățească mobilitatea urbană a pasagerilor și a mărfurilor în orașe printr-o serie de politici și implementări. În plus, intervențiile prezentate în PMUD au ca obiectiv general reducerea traficului auto și îmbunătățirea calității generale a vieții. Acest lucru se realizează prin concentrarea asupra mobilității, dar și asupra altor domenii, cum ar fi regenerarea spațiului urban și transformarea cartierelor în zone pietonale. Printre obiectivele majore se numără reducerea impactului orașelor asupra mediului prin optimizarea zonelor urbane, îmbunătățirea siguranței rutiere, a securității și a eficienței sistemului de mobilitate, includerea tuturor participanților la trafic și protejarea categoriilor vulnerabile de participanți la trafic, cum ar fi copiii, persoanele cu dizabilități și bicicliștii.

Comisia Europeană promovează adoptarea PMUD prin furnizarea de informații și orientări cuprinzătoare și prin încurajarea tuturor orașelor europene clasificate ca noduri urbane pe rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) să dezvolte un PMUD. Prin urmare, municipalitățile sunt principalele părți care contribuie la crearea unui plan de mobilitate durabilă. Cu toate acestea, administrațiile naționale și regionale sunt încurajate să joace un rol-cheie în crearea unor cadre naționale de sprijin pentru a conferi mai multă autoritate orașelor și regiunilor pe parcursul întregului proces.

Cadrul PMUD este divizat în patru faze, care sunt, la rândul lor organizate pe mai multe activități. Fiecare dintre cele patru faze începe și se încheie cu un obiectiv intermediar, care corespunde unei decizii sau unui rezultat necesar pentru a trece la faza următoare. Cu toate acestea, toate etapele semnificative și activitățile ar trebui considerate ca făcând parte dintr-un ciclu de planificare continuă, care se îmbunătățește în mod constant pe parcursul întregului proces.

Mai multe informații generale despre PMUD sunt disponibile în secțiunea PMUD a platformei ELTIS⁵⁴.

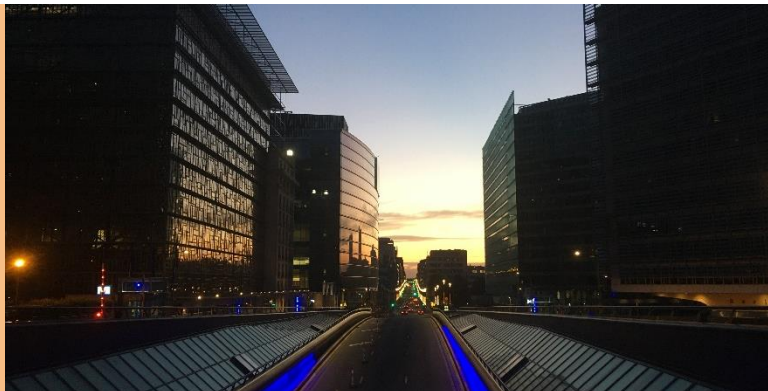
Schimbări semnificative realizate la Bruxelles datorită PMUD

Un PMUD trebuie să satisfacă nevoile specifice de mobilitate ale persoanelor și ale comerțului. Premiul PMUD a fost creat de Comisia Europeană pentru a acorda recunoaștere orașelor sau autorităților locale care au înregistrat cel mai mare succes în anumite aspecte specifice de planificare legate de tema

⁵⁴ <https://www.eltis.org/mobility-plans/european-platform>

anuală. Procedura de atribuire a fost gestionată de consorțiul responsabil pentru **SĂPTĂMÂNĂ EUROPEANĂ MOBILITĂȚII**.

Bruxelles a câștigat al 5-lea și al 8-lea premiu PMUD, oferind un exemplu excelent de integrare a nevoilor oamenilor și a bunurilor și de îmbunătățire a calității vieții. Capitala belgiană este cunoscută pentru faptul că are una dintre cele mai mari zone pietonale din Europa, ceea ce permite oamenilor să se bucure de cea mai mare parte a centrului orașului fără a se teme de autoturisme. În plus, pe majoritatea străzilor din oraș există o limită de viteză de 30 km/h, ceea ce contribuie la prevenirea accidentelor și crește siguranța pentru toți participanții la trafic. Limita de 30 km/h a redus numărul de decese pe șosele la 30 de victime, față de o medie de 44,2 în ultimii cinci ani.



© Niklas Schmalholz

Cu toate acestea, una dintre problemele la care orașul a trebuit să lucreze intens a fost sistemul de transport de marfă. Pentru a aborda această problemă, Bruxelles a adoptat un Plan de mobilitate urbană pentru transportul de mărfuri, care se bazează pe trei directive:

- 1) Facilitarea deplasărilor pentru a minimiza impactul asupra spațiului public și pentru a ușura volumul de muncă al curierilor
- 2) Facilitarea sistemului de livrare a mărfurilor
- 3) Maximizarea capacității de transport de colete a vehiculelor de livrare prin încercarea de a transporta „cât mai puțin aer posibil”

În plus, planul își propune să investească în vehicule de livrare cu emisii scăzute sau zero și în reamenajarea zonelor de încărcare a mărfurilor în unele cartiere⁵⁵.

Cel mai recent câștigător al premiului PMUD este Tampere, Finlanda

Tampere, ca al treilea oraș ca mărime din Finlanda, a câștigat premiul PMUD în 2021. Având în vedere că sănătatea a fost punctul central al premiului de anul trecut, Tampere a avut motive excelente pentru a convinge juriul independent. Orașul, care găzduiește aproximativ 250 000 de locuitori, își propune să stimuleze bunăstarea fizică și mentală a locuitorilor săi prin campanii specifice de mobilitate. Acest lucru este realizat cu ajutorul unei unități educaționale dedicate a orașului Tampere, care testează diverse acțiuni pilot, cum ar fi excursii școlare active cu bicicleta, pe jos sau cu scuterul, campanii de traversare a zebrelor și evidențierea rolului fundamental al mobilității în crearea de spații urbane de calitate. În plus, obiectivul general de a reduce cu aproximativ 30% numărul de deplasări individuale cu autoturismele

⁵⁵ <https://www.brusselstimes.com/169502/brussels-30-km-h-zones-5-months-on-less-accidents-city-30>

arată o ambiție puternică, deoarece locuitorii orașului finlandez sunt obișnuiți cu temperaturi scăzute și zăpadă în timpul lunilor lungi de iarnă.

După cum s-a menționat, secțiunea "sănătate și mediu" din PMUD, care a fost publicată în luna mai 2021⁵⁶, a fost unul dintre motivele decisive pentru acordarea premiului. În timp ce Tampere are o calitate bună a aerului și niveluri scăzute de poluare fonică în comparație cu alte orașe europene, 15% dintre locuitori sunt totuși expuși la zgomotul produs de traficul rutier care depășește pragul de 55 de decibeli. Prin urmare, scopul este de a crea „O structură armonioasă pentru comunitate (care) reduce presiunea de creștere asupra rețelei de străzi. Densificarea structurii urbane creează condiții mai bune pentru un transport public funcțional precum și pentru deplasarea cu bicicleta și plimbări”. Mobilitatea activă este un alt pilon pentru a reduce povara pe care o reprezintă autoturismele. Sunt planificate soluții locale pentru plimbări și deplasare cu bicicleta prin îmbunătățirea trotuarelor și prin investigarea potențialului de a crea o UVAR. În general, Tampere pornește de pe o poziție excelentă, dar are încă un plan ambițios de îndeplinit până la sfârșitul actualului ciclu PMUD, în 2030.

© Raland



⁵⁶ <https://www.tampere.fi/material/attachments/uutiskeskus/tampere/s/wnhhQDC1P/SustainableMobilityPlan.pdf>

Authors:

**POLIS Network: Cities and Regions
for transport innovation**

Niklas Schmalholz

NSchmalholz@polisnetwork.eu

Mark Meyer

MMeyer@polisnetwork.eu

Lorenzo Lorefice

LLorefice@polisnetwork.eu

EUROCITIES

info@mobilityweek.eu

#MobilityWeek

