

EURÓPAI MOBILITÁSI HÉT

2019. SZEPTEMBER 16-22.

KÉZIKÖNYV

TEMATIKUS ÚTMUTATÓVAL ÉS
ISMERTETŐVEL HELYI SZERVEZŐK
SZÁMÁRA



Sétálj velünk!

#mobilityweek



Szerzők

POLIS - European Cities and Regions networking for innovative transport solutions

Dagmar Köhler

DKoehler@polisnetwork.eu

Balázs Németh

BNemeth@polisnetwork.eu

Thomas Mourey

TMourey@polisnetwork.eu

EUROCITIES

Juan Caballero

juan.caballero@eurocities.eu

TARTALOMJEGYZÉK

Bevezető a kézikönyvhöz	4
Háttérinformáció a kampányról	5
TEMATIKUS ÚTMUTATÓ 2019	7
Az idei téma: <i>Sétálj velünk!</i>	8
ISMERTETŐ HELYI SZERVEZŐK SZÁMÁRA	30

Bevezető a kézikönyvhöz

Ez a Kézikönyv az összes szükséges információt tartalmazza azon városok és nagyvárosok számára, amelyek azt tervezik, hogy 2019. szeptember 16-22. között megszervezzék az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉTET.

Tartalma:

- ◆ Tematikus útmutató a 2019-as témához.
- ◆ Ismertető helyi szervezők számára, mely bemutatja, milyen követelményei vannak a jelen európai kezdeményezésben történő részvételnek.

A Kézikönyv a kampánnyal kapcsolatos háttérinformációval kezdődik. A dokumentum végén pedig egy hasznos linkekből álló listát is találhatunk.

E publikáció célja, hogy vonzó kampánytevékenységek megszervezésére, az állandó intézkedések végrehajtására, valamint az Autómentes Nap megünneplésére inspirálja a helyi szervezőket.

Külön fejezetet szenteltünk az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT díjaira való jelentkezési feltételek ismertetésének.

A városok és nagyvárosok a helyi jellegzetességekhez igazíthatják ezeket az útmutatásokat. Jelen kiadvány nem nyújt teljeskörű tájékoztatást; a Kézikönyvet folyamatosan új elképzelésekkel bővítjük.

Háttérinformáció a kampányról

Az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT minden évben szeptember 16-22. között kerül megrendezésre. Ez az európai kezdeményezés arra ösztönzi a városokat és nagyvárosokat, hogy vezessenek be fenntartható közlekedési intézkedéseket és népszerűsítsék őket, valamint hogy meginvitálják az embereket a gépkocsihasználattal szembeni alternatívák kipróbálására.

Az Európai Bizottság két ambiciózus célt tűzött ki a városi mobilitás kapcsán:

- ◆ a hagyományos üzemanyaggal működő autók kivezetése a városokból 2050-ig
- ◆ elmozdulás a zéró kibocsátású nagyvárosi logisztika felé a nagyobb városközpontokban 2030-ig.

A közlekedésért felelős európai biztos, Violeta Bulc négy kiemelt területre koncentrált: innováció, digitalizáció, dekarbonizáció és az emberek aktivizálása.

2002-es bevezetése óta az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT hatása mind Európa-, mind pedig világszerte stabilan nőtt. 2018-ban a kampány minden addigi részvételi rekordot megdöntött; 54 ország 2.792 városa és nagyvárosa szervezett tevékenységeket a hét alatt.

A városok és nagyvárosok több mint fele hajtott végre állandó intézkedéseket, összesen 8.848-at, elsősorban a mobilitásmenedzsment, az akadálymentesítés, valamint az új, vagy felújított kerékpáros létesítmények terén.

A hét az Autómentes Napon éri el csúcspontját, amikor a résztvevő városok és nagyvárosok egy teljes napon át egy vagy több területet kizárólag a gyalogos-, kerékpáros és tömegközlekedés számára különítenek el. 2018-ban 1.153 város és nagyváros ünnepelte az Autómentes Napot.

TEMATIKUS ÚTMUTATÓ 2019

A Tematikus útmutató bővebben is kifejti ennek az évnek a kampánytémáját és cselekvésre irányuló felhívását („*Sétálj velünk!*”), a biztonságos gyaloglás és a kerékpározás előnyei, a biztonságosabb gyaloglás és kerékpározás irányába tett szükséges politikai intézkedések, valamint néhány ötlet az éves téma körüli tevékenységekről.



Sétálj velünk!

Az idei téma: *Sétálj velünk!*

Az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT felhívása 2019-ben: *Sétálj velünk!* Ezzel az idei év központi témája a „Biztonságos séta és kerékpározás” és világosan kiemeli azt a közlekedési módot, melyet gyakran alábecsülünk: a gyaloglást.

A séta és kerékpározás együtt aktív közlekedési módok. Döntő jelentőséggel bírnak Európa szerte megtalálható városaink és nagyvárosaink jövője szempontjából. 50 évvel ezelőtt csak akkor sétáltunk vagy kerékpároztunk, ha nem engedhettünk meg magunknak egy autót. Ma pedig Európa nagyvárosai többé már nem engedhetik meg maguknak, hogy lakosaik túlságosan is csak az autókra támaszkodjanak. Mi nem engedhetjük meg magunknak.

A 2019-es EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT kampány arra ösztönzi az embereket, hogy válasszanak aktív közlekedési módokat, illetve a sétát és a kerékpározást kombinálják a tömegközlekedéssel. A rugalmasság mellett a gyaloglás és a kerékpározás számos egyéb olyan előnnyel is jár, mint amilyen például a társadalmi és gazdasági hozzáférhetőség, a megbízhatóság, a kibocsátás-mentesség és az egészségre gyakorolt pozitív hatás. Leginkább talán a nagyvárosokban, ahol az aktív mobilitás túlsúlya átalakulóban van.

Mindezen előnyök biztosítása érdekében a sétának és a kerékpározásnak biztonságosnak kell LENNIE és annak is kell TÚNNIE a köz számára. A helyi önkormányzatoknak olyan közúti infrastruktúrát kell biztosítaniuk, ahol amellet, hogy a gyalogosok és a kerékpárosok nem maradnak többé „vesélyeztetett úthasználók”, biztonságosan mozoghatnak és biztonságban érezhetik magukat nagyvárosainkban. Több ember választja majd a gyaloglást vagy kerékpározást, ha a közúthálózat elegendő helyet biztosít a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak. Ahogy az utcák egyre biztonságosabbá válnak a gyaloglás és a kerékpározás szempontjából, a nagyvárosok is egyre befogadóbbak lesznek, és mindenki számára sokkal nagyobb közterület válik hozzáférhetővé, a kisgyermeket

és szüleiket, az idősebbeket, a csökkent mozgásképességű személyeket és a csomaggal közlekedőket is beleértve.

A biztonságos és kényelmes infrastruktúrába történő befektetés az aktív közlekedési módok érdekében nemcsak azok számára jelent befektetést, akik gyalogosként vagy kerékpárosként azonosítják magukat, hanem mindenkinek. Az emberek gyalogosok, amikor a buszmegállóhoz, a vasútállomáshoz vagy parkolóhelyükhöz igyekeznek, amikor a barátaikkal és családtagjaikkal tesznek egy sétát, amikor egy új nagyvárost látogatnak meg, vagy egyszerűen csak amikor átkelnek az útesten, hogy vásároljanak vagy meglátogassák a szomszédjukat. A biztonságos és hozzáférhető infrastruktúra befektetés a társadalom számára.

És ne felejtjük el: MINDANNYIAN felelősek vagyunk annak biztosításáért, hogy minden úthasználó megkapja a kellő tiszteletet és biztonságban legyen.

Tegyük sétálhatóvá és biciklizhetővé – azaz élhetővé – városunkat!

2019-ben sétálj velünk!



A gyaloglás és kerékpározás előnyei



3 hearts + **2 év**



25 min

3 hearts + **7 év**

A gyaloglás és a kerékpározás számos előnnyel jár. Ebben a fejezetben a helyi kampányolók olyan tényeket és számokat találnak, amelyek lehetővé teszik számukra, hogy a nagyvárosokban megvalósítandó biztonságosabb gyaloglás és kerékpározás lehetőségének még jobb szószólóivá válhassanak.

AZ EGÉSZSÉGRE GYAKOROLT JÓTÉKONY HATÁSOK

A kerékpárosok átlagosan két évvel hosszabb ideig élnek, mint azok, akik nem ülnek nyeregbe, és 15%-kal kevesebb napot töltenek munka nélkül betegség miatt.¹

Napi 25 perc élénk gyaloglással akár hét évvel is meghosszabbíthatjuk az életünket – egy átfogó norvég tanulmány², mely a 70-es, 80-as éveikben járó, idős férfiak egy csoportját követte, megállapította, hogy naponta mindössze 30 percnyi olyan mozgással, mint amilyen például a kerékpározás is, akár öt évvel is többet élhetnek azon társaiknál, akik egyáltalán nem végeznek semmilyen testmozgást.

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

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

A KÖRNYEZETRE GYAKOROLT JÓTÉKONY HATÁSOK

Az a kerékpáros ingázó, aki heti négy napon át 8 km-t teker a munkába, évente 3220 km vezetést spórol meg, ami 380 liter benzinnek és 750 kg CO₂ kibocsátásnak³ felel meg.

Az, aki heti öt, 2 km alatti, autóval megtett utat vált ki sétával, évente 86 kg-mal csökkenti a szénlábnyomát (Potter 2004; az Európai Kerékpáros Szövetség hivatkozása).

Az autóban utazók általában kétszer nagyobb szennyezettségi szintnek vannak kitéve, mint a gyalogosok és a kerékpárosok⁴. A különbség főként abból adódik, hogy egy zárt környezet levegőjében (például egy autó belsejében) jellemzően magasabb a szennyezőanyag-koncentráció, mint a szabadtéri környezetben. Továbbá, mivel a kerékpározás gyakran a leggyorsabb mobilitási mód a városi területeken – különösen a csúcsidőben – a kerékpárosok kevesebb időt töltenek a forgalomban, és így kevésbé érinti őket a légszennyezés.

Vajon semmissé teszi a levegőszennyezés a kerékpározás és a gyaloglás egészségre gyakorolt jótékony hatásait? Nem, az egészségre gyakorolt jótékony hatások többet nyomnak a latban a kockázatoknál. Egy vizsgálat kimutatta, hogy a kerékpározás és a gyaloglás egészségre gyakorolt jótékony hatásai csak 7 órányi kerékpározás vagy

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

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



↓ 750 kg

CO₂



↓ 86 kg

16 órányi séta után győzhetők le egy átlagos városi környezetben. (Tainio ea. 2016)⁵

A TÁRSADALOMRA GYAKOROLT JÓTÉKONY HATÁSOK

A gépjárműforgalom elől elzárt utcákban élők sokkal nagyobb mértékben ismerik és támogatják a szomszédaikat a nagy forgalmú utcákban élő embereknél. A városi területeken kevésbé motorizált közlekedés és az aktívabb közlekedési módok javíthatják a társadalmi kapcsolatokat és erősíthetik a szomszédok közötti interakciót. (Forrás: Aldred / Westminster Egyetem)

Egy autó által elfoglalt térben egyszerre 20 ember sétálhat. (The Ramblers Association, 2010)

A gyaloglás szinte minden tömegközlekedési útvonal kulcsfontosságú része, így a gyalogos infrastruktúra javítása a tömegközlekedés javát is szolgálja. Egy tanulmány kimutatta, hogy a tömegközlekedéssel kiépített úthálózattal rendelkező nagyvárosokban jelentősen nő a tömegközlekedésre való potenciális igény⁶.

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

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

A BIZTONSÁGRA GYAKOROLT JÓTÉKONY HATÁSOK

A kerékpározás egészségre gyakorolt jótékony hatásai 20 az 1 arányban nagyobb súllyal esnek a latba a biztonsági kockázatoknál.⁷

Biztonság számokban: A gyalogosok és a kerékpárosok nagyobb száma biztonságosabbá teszi a sétát és kerékpározást. Ezt a jelenséget az magyarázza, hogy a gépkocsivezetők kiemeltebben számítanak a gyalogosokkal és kerékpárosokkal való találkozásra. Például a baleset előfordulásának kockázata 66%-kal csökken, ha olyan közösségben sétálunk, amelyre kétszer annyi gyaloglás jellemző.⁸

Ráadásul a kerékpározás nem is olyan kockázatos, mint amennyire általában hiszik. Miközben egyetlen haláleset is túl sok, az Egyesült Királyságban minden 32 millió kerékpárral letekert kilométerre csupán egyetlen haláleset jut. Ez nagyobb távolság, mintha 800-szor kerülnénk körbe a földet.⁹

Szakértők egyetértenek abban, hogy naponta legalább 6.000 lépést kell gyalogolnunk az egészségünk javítása érdekében, és 10.000-et ahhoz, hogy fogyjunk. Bár soknak hangzik, de ha gyalog járunk munkába és a nap folyamán aktívak maradunk, gyorsan összeadódnak azok a lépések.

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

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

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

9. European Cyclists' Federation (ECF), <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>



↓ 66%
balesetveszély



A városi területeken kevésbé motorizált közlekedés és az aktívabb közlekedési módok javíthatják a társadalmi kapcsolatokat és növelhetik a szomszédok közötti kölcsönhatásokat

A helyi üzletekben eltöltött idő



A GAZDASÁGRA GYAKOROLT JÓTÉKONY HATÁSOK

Az utcák gyalogos- és kerékpáros-barátabbá tétele kézzelfogható gazdasági előnyökhöz vezet a helyi üzletek, éttermek, stb. számára. Számos példát találhatunk arra, hogy a motoros forgalom enyhítése, a parkolóhelyek csökkentése vagy utcák autós forgalom elől történő lezárása jótékony hatással van a helyi vállalkozásokra.

Például Madrid új mobilitási tervének és városi gépjárműforgalom szabályozásának (UVAR) városközpontban történő megvalósítása óta 2018 decemberében a vásárlás 9,5%-kal nőtt a Gran Vian (autómentes), 8,6%-kal Madrid központjában és 3,3%-kal a teljes város területén.¹⁰

Hasonlóképpen, az Egyesült Királyságban egy felmérésben kimutatták, hogy miután új gyalogos infrastruktúrát vezettek be egy londoni negyedben, a gyalogosok 66%-a nyilatkozott úgy, hogy azóta többet vásárol, a helyi vállalkozások 90%-a pedig egyetértett abban, hogy az utcában történő változások a vásárlás általános növekedését eredményezték.¹¹

A Francia Kerékpáros Szövetség (Fubicy) és a CNRS által a francia kormány támogatásával végzett tanulmány¹² megállapította, hogy a gépjárművezetők

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

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

12. Fubicy and ADEME, 2003, 'Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité', study led by Fubicy, with the cooperation of ADEME. Dossier du vélo urbain n°6, August 2003 – publication Ademe n°4841

átlagosan csak a gyalogosok által a helyi üzletekben töltött idő 53,7%-át töltik el ugyanott. A kerékpárosok a gépkocsivezetőknél több időt töltenek a helyi üzletekben: átlagosan a gyalogosok által a helyi üzletekben töltött idő 60,4%-át. A gyalogosok és a kerékpárosok gyakrabban jönnek be a helyi üzletekbe, mint a gépkocsivezetők.

A helyi vállalkozások számára nyújtott gazdasági előny mellett az aktív mobilitás az egyének számára jelentős megtakarításokat is eredményez. Egy a brüsszeli regionális önkormányzat megbízásából elvégzett, belga tanulmány¹³ kimutatta, hogy az az átlagos brüsszeli lakos, aki az autóját kerékpárra cseréli, évente 2.853 eurót takaríthat meg. Ez az összeg olyan költségeket is magában rejt, mint például a karbantartás, az adók és az üzemanyag, ugyanakkor a beszerzési költségeket nem tartalmazza.

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



€2,853
megtakarítás/év

Hosszútávú intézkedések az európai nagyvárosokban

Mit tehetnek a helyi hatóságok az aktív közlekedési módok használatának népszerűsítése érdekében? Alább néhány példát olvashatunk arra, milyen tevékenységeket és intézkedéseket vezethetnek be a nagyvárosok.

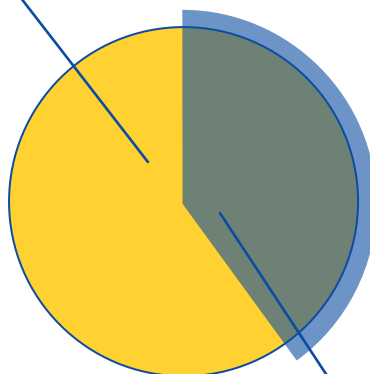
Jelentős lehetőség áll az embereknek rendelkezésére arra, hogy többet sétáljanak és kerékpározzanak olyan nagyvárosokban, ahol a távolságok általában rövidek. A londoniak például napi 2,4 millió olyan utazást hajtanak végre motorizált közlekedési módokon (autóval, motorkerékpárral, taxival vagy tömegközlekedéssel), amelyet akár le is gyalogolhatnának (2 kilométeres táv alatt). Ezen utazások 40%-ának megtétele a legtöbb embernek kevesebb mint 10 perces sétájába telne. Egy tanulmány további 1,2 millió olyan motorizált utazást azonosított be, amely részben kiváltható lenne sétával (például a vasútállomás megközelítése/ elhagyása autóval vagy busszal)¹⁴.

Ezért e potenciál elérése érdekében a gyalogos és kerékpáros infrastruktúrába lenne szükséges befektetni. Az európai politikai és közigazgatásban dolgozó döntéshozók azonban gyakran aggódnak a megnövekedett dugók miatt, amikor a saját városukban vagy nagyvárosukban gyalogos- és kerékpárforgalommal kapcsolatos intézkedések bevezetésére kerül sor. Ennek ellenére a FLOW projekt¹⁵ által közzétett, számos esettanulmány azt mutatja, hogy a gyalogos vagy kerékpáros infrastruktúra telepítése valójában csökkenti a forgalmi torlódásokat. Például a jobb gyalogos infrastruktúra bevezetése Strasbourgban 40%-kal csökkentette a busszal történő utazás idejét.

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

15. Flow Quick Facts: <https://bit.ly/2ve8wjS>

2.4 millió utazás naponta motorizált üzemmódban



40% -uk kevesebb, mint 10 perces sétáljon

a strasbourgi gyalogos infrastruktúra javulása a busz utazási idejének csökkenéséhez vezetett

40%

Többféle intézkedést is lehet tenni a kerékpározás és a gyaloglás elősegítése, valamint ezeknek a mobilitási módoknak a biztonságossá tétele érdekében.

A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS MEGTERVEZÉSE

A nagyvárosok gyalogos és kerékpáros közlekedésének következetes megtervezése, valamint a gyalogos és kerékpáros stratégiák általános városi mobilitási stratégiával történő összehangolása érdekében, külön-külön céloknak szentelt tervek vagy stratégiákat szükséges elfogadni. Ezek a tervezési dokumentumok a nagyváros Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) részét képezhetik vagy abba integrálhatók.

Lengyelországban Krakkó volt az első város, amely 1993-ban elfogadott egy, a tér jobb felhasználását és az összes különböző közlekedési mód tisztességes kezelését célzó, fenntartható közlekedési politikát. Ebben az összefüggésben a várost három (A, B és C) zónára osztották fel. Az összes A-zóna kizárólag gyalogosok és kerékpárosok számára lett kialakítva, a B-zónák korlátozott hozzáférést biztosítottak a gépjárművek számára, a C-zónák pedig elsősorban az autós forgalomra vonatkoztak. Minden zónában fontos cél volt, hogy a belváros könnyebben hozzáférhetővé váljon a csökkent mozgásképességű emberek számára. Ezért Krakkó hanginformációs rendszereket vezetett be a közlekedési lámpákon, a kereszteződésekben lejjebb eresztettek néhány járdaszegélyt, a nagyobb, többszintes kereszteződéseknel pedig felvonókat telepítettek. Taktilis járdák kerültek kialakításra azért, hogy a közelben lévő kereszteződések előre jelezzék a vakoknak. Ez a továbbfejlesztett infrastruktúra minden felhasználó számára előnyös volt, és nem csak a csökkent mozgásképességű személyek számára.¹⁶

A svájci Bazel kanton integrálta a gyalogos és kerékpáros közlekedést a Fenntartható Városi Mobilitási Tervébe. Ez a stratégiai dokumentum az infrastruktúra és a tudatosságnövelő intézkedések kombinációjának megvalósítását vetíti elő. A leglátványosabb intézkedések közé tartozik egy veszélyes kereszteződésen átívelő kerékpáros és gyalogos híd létrehozása, több kerékpáros parkolóhely kialakítása a nagyobb tömegközlekedési csomópontoknál, vagy a személyre szabott közlekedési tervezési kampányok lefolytatása.

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

Emellett a „Walking Officer” és a „Cycling Officer” (gyalogos és kerékpárosbiztos) szerepek kiosztása az önkormányzati közigazgatási szervek személyzete körében segíthet az aktív mobilitási tervek és intézkedések jobb tervezésében és koordinálásában – mint ahogy az Bécs¹⁷ esetében is megtörtént.

TOVÁBBFEJLESZTETT INFRASTRUKTÚRA

Amikor gyalogos és kerékpáros infrastruktúráról beszélünk, a széles, kényelmes, biztonságos és jól karbantartott járdák és kerékpáros sávok biztosítása létfontosságú.

Párizs központjában a Szajna mentén egy új, nyolchektáros, gyaloglásra, kerékpározásra és pihenésre alkalmas, autómentes hely került kialakításra¹⁸. Egészen a közelmúltig a terület egy túlterhelt gyorsforgalmi út volt a folyó mentén, nagy forgalmú motorizált forgalommal. Hat hónappal azután, hogy a rakpartot hozzáférhetővé tették a kerékpárosok és gyalogosok számára, Párizs városközpontjában naponta 1.349-cel (28,8%-kal) kevesebb autót jegyeztek fel (2017 februárjában, 2016-hoz képest). Ez illeszkedik a kerékpárútvonalakba történő nagy beruházások, valamint a kiterjesztett 30 km/h-s zónák, a 20 km/h-s „találkozó zónák” és a gyalogos övezetek¹⁹ bevezetésének összefüggésébe.

A kerékpározás és a gyaloglás infrastruktúrája nem csak olyan nagyvárosok számára van fenntartva, mint Párizs. Az olyan közepes méretű városok, mint például Vitoria-Gasteiz (Spanyolország), Groningen (Hollandia) vagy Graz (Ausztria) is innovatív intézkedéseket hoznak az aktív mobilitás lehető legegyszerűbb és legkényelmesebbé tételére.



Vitoria-Gasteiz úttörő szerepet játszott a „szupertömbök”²⁰ koncepciójának bevezetésében. A várost számos olyan parcellára osztották fel, amelyen belül a gyalogosan vagy kerékpárral közlekedő emberek elsőbbséget élveznek. Az autók és a tömegközlekedés a környező utakra kerültek át a tömbökből. 2014-ben, a szupertömbök bevezetését követően, Vitoria-Gasteiz 67%-os modális részesedést ért el az aktív közlekedési módokból²¹.

Hollandia északi részén, Groningen belvárosában, már a hetvenes évek óta fejlesztik a kerékpáros infrastruktúrát, hogy az autóvezetőkkel szemben előnyöket biztosítsanak a kerékpárosok számára. Az infrastruktúra több olyan „kerékpáros utcát” is magában foglal, amelyek eredendően kerékpáros útvonalként tervezett utcák, de az autóközlekedés is megengedett rajtuk. Ez a fajta infrastruktúra jelentősen javítja a kerékpárosok biztonságát. Az önkormányzat folytatja a kerékpáros infrastruktúra innovációjának megvalósítását a fűtött kerékpárutak és az olyan intelligens közlekedési lámpák bevezetésével, amelyek elsőbbséget adnak a kerékpárosok számára²². Hollandia kormánya szerint Groningen kerékpáros modális részaránya közel 50%-ot ér el²³.

Grazban átfogó stratégiát fogadtak el az aktív mobilitás előmozdítására a kerékpáros infrastruktúrába és az információs kampányokba történő befektetések révén. A város kerékpáros hálózata 123 km kerékpárútból, valamint 800 km kerékpárbarát, 30 km/h-s zónából áll. Graz rendelkezik a világ egyik legnagyobb összefüggő gyalogos zónájával is (mely a belváros 6%-át teszi ki)²⁴. Ez azt eredményezi, hogy mind a kerékpáros, mind pedig a gyalogos közlekedési mód nagy szeletet hasít a tortából: közlekedési módonként 20%-ot²⁵.

17. City of Vienna: <https://bit.ly/2ZWFTGr>

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

19. SOOT free cities: <http://www.sootfreecities.eu/sootfreecities.eu/public/city/paris>

20. CIVITAS measures: <https://civitas.eu/measure/superblocks-model>

21. EPOMM: http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=158&map=1

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

23. Ministry of Infrastructure and water management, 2018, Cycling Facts, <https://bit.ly/2vqpzAF>

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

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

Egy kisebb város, az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT díjának tavalyi nyertese, Igoumenitsa (Görögország) javította a kerékpárhálózatát (új sávok létrehozása, bővítés, felújítás, jelzőtáblák kihelyezése), valamint nyilvános kerékpárkölcsonzó és -megosztási rendszereket fejlesztett ki. Az önkormányzat gyalogos utcákat is létrehozott és kibővített, emellett pedig a járdák, a közúti átkelőhelyek és a zebrás keresztezések állapotát is javította.

KERÉKPÁROS PARKOLÁS

A megfelelő kerékpáros parkolási megoldások létrehozása létfontosságú a városi kerékpározás elősegítése érdekében azért, hogy kapcsolódási pontot teremtsünk a tömegközlekedéshez, vagy egyszerűen csak azért, hogy gyalogosan is elérhetővé tegyük a városközpontot, miután a kerékpáros közlekedés már biztosított.

Sok európai város fektet be kerékpáros parkolási létesítményekbe, és hoz létre esetenként masszív épületszerkezeteket az igények kielégítése érdekében. A hollandiai Utrechtben például a vasútállomás alatt lévő kerékpáros park 2020 végére 12.500 kerékpár tárolására lesz alkalmas.²⁶ Bár az eredmény kevésbé látványosnak tűnhet, a bolgár városok rendkívül aktívak az új kerékpárparkok telepítését illetően, mivel a nemzeti parkolási szabályzat 2016 óta kimondja, hogy a városi területeken, különféle helyszíneken kerékpárparkolót kell kialakítani. A szabályozás egyebek között a lakóterületekre (lakásonként 1,5 parkolóhely), a diákszállásokra (2 ágyanként 1 parkolóhely), az irodaházakra (100 m²-enként 1 parkolóhely), az üzletekre (35 m²-enként 1 parkolóhely) és természetesen a tömegközlekedési állomásokra (30 utas/óra forgalmanként 1 parkolóhely)²⁷ is egyaránt vonatkozik.

A kerékpáros infrastruktúra számára kialakított innovatív dizájn olyan európai városok jellemzője, mint amilyen például a csehországi Hradec Králové is, ahol 2015-ben egy teljesen automatizált "parkolótorony" került megépítésre²⁸. A hétemeletes torony több mint 110 kerékpár számára biztosít biztonságos parkolást, egy mindössze 8 m x 8 m-es térben. A torony a vasútállomás közvetlen közelében található, így a parkolási létesítmény jól látható és lehetővé teszi a lakosok számára, hogy zökkenőmentesen utazhassanak fenntartható közlekedési módokon.

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

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

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

ÚJ ESZKÖZÖK ALKALMAZÁSA A GYALOGLÁSHOZ ÉS A KERÉKPÁROZÁSHOZ

az aktív
mobilitási játék
eredményeként
Gdański iskolába
járó tanulók
növekedése



A mobilalkalmazások és más elektronikus eszközök használata segíthet a nagyvárosoknak közösségeik mobilizálásában, illetve abban, hogy rávegyék az embereket, hogy többet sétáljanak és kerékpározzanak. Gdańsk (Lengyelország) önkormányzata aktív helyi mobilitási játékot vezetett be néhány helyi iskolában. A tanulók személyre szabott kártyáik elektronikus érzékelőkhöz történő érintésével regisztrálhatták a gyalogos és kerékpáros kirándulásaikat. A kampány után három hónappal az iskolába gyalog járó tanulók

száma elérte az 57,4%-ot, szemben a kampány előtti 48,4%-kal²⁹. Bolognában a Bella Mossa app³⁰ díjakkal – például mozijegyekkel vagy partner bárokban felszolgált ingyen italokkal – jutalmazza a kerékpárosokat és a gyalogosokat. Az alkalmazás lehetővé teszi az önkormányzat számára, hogy rendszeresen 15.000 felhasználót tartson aktívan.

Az elektromos kerékpárok bevezetése elősegíti a kerékpárok hosszabb távolságon történő használatát, és hozzáférhetőbbé teszi a kerékpározást, például az idősek számára. Azzal, hogy a nagyvárosok az elektromos kerékpárokat is beveszik a közhasználatban lévő kerékpármegosztó flottáikba, mindenki számára elérhetővé tehetik az e-bicikliket. Erre két kiváló példa Milánó a BikeMi rendszerével³¹, valamint Madrid a BiciMAD rendszerrel³². Ezek a nagyvárosok 1.150 és 2.028 e-kerékpárt kínálnak lakóiknak. Míg a madridi flotta 100%-ban elektromos, addig a milánói elektromos és hagyományos megosztott kerékpárok azonos dokkolóállomásokkal rendelkeznek.

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

30. REFORM Good Practice <https://bit.ly/2GuwwFS>

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

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

SZABÁLYOZÁS ÉS A TUDATOSSÁG NÖVELÉSE

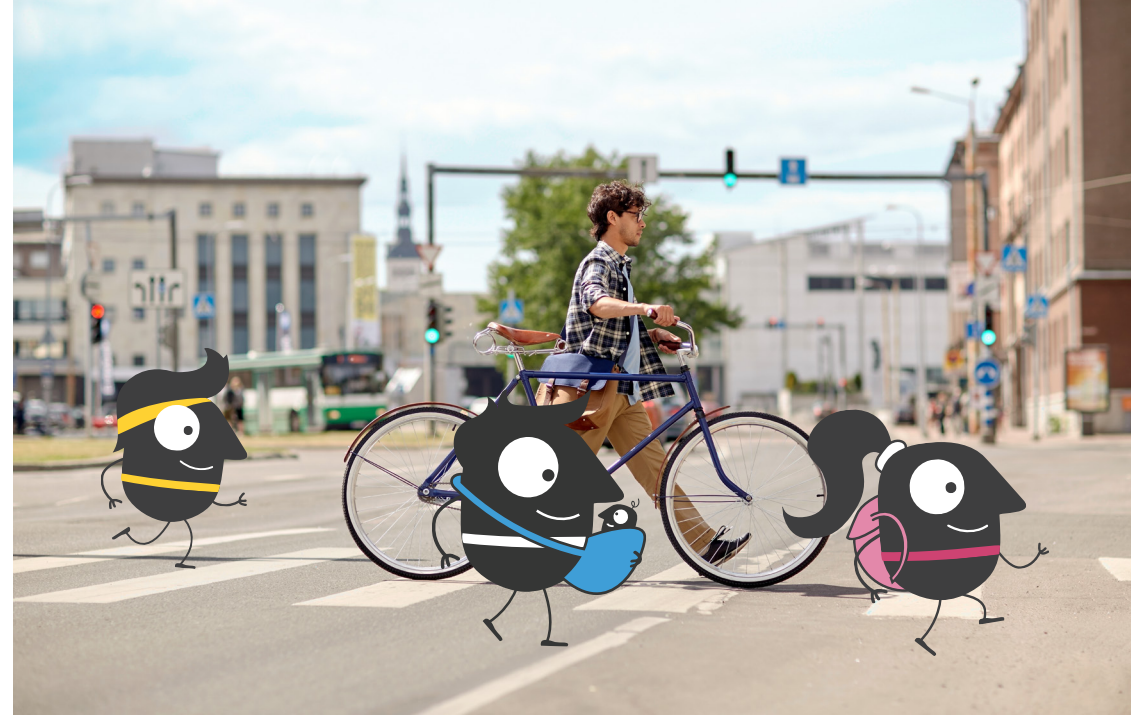
A kerékpározás és a gyaloglás biztonságosabbá tétele mellett a 30 km/h-s zónák bevezetése is magában hordozza a gépjárműforgalom enyhítésének lehetőségét, következésképp a zaj- és kibocsátás csökkentését bizonyos területeken. Németországban a közlekedési miniszterek jogi változtatásokat fogadtak el annak érdekében, hogy az iskolák, óvodák és kórházak közelében található főutak mentén megkönnyítsék a 30 km/h-s zónák kialakítását. Ezek eddig csak lakóterületekre korlátozódtak.

Az Iskolai utcák elnevezésű kezdeményezés segít megnövelni a bolzanoi általános iskolákba járó gyermekek biztonságát és közlekedési autonómiáját. A kezdeményezés időbeli korlátozást vezet be, melynek értelmében az autók nem hajthatnak be meghatározott utcákba az iskola körül egy rövid ideig (pl.: 15 percig) a csúcsidőszakban az iskolai nap kezdetekor és végekor. Ez hatékonyan megakadályozza, hogy a szülők az iskola kapuja előtt tegyék ki és vegyék fel autójával a gyermekeket. Bolzanóban megközelítőleg 6.000 általános iskolás gyermek él, ahol a belvárosban belüli összes utazás 80%-a autómentes közlekedési módon valósul meg. Az Iskolai utcák kezdeményezés által megelőzött forgalmi dugók mértékének szemléltetésére: ha 6.000 gyermeket vinnének autójával iskolába, csúcsidőben legalább 4.800 további utazás történne az úthálózaton. Ez a gépjárművel megtett utazások teljes napi mennyiségének 8%-át teszi ki³³.

Egy a „gyalogos busz” szolgáltatásról szóló kísérleti tanulmány (azaz egy gyalog iskolába járó csoportról szóló) egy córdobai (Spanyolország) általános iskolában azt mutatta, hogy a résztvevők 43,7%-a teljesen vagy részben közlekedési módot váltott a magángépjárműről a sétára. Kingham és Ussher



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



(2007) tanulmánya azt állítja, hogy az iskolai gyalogos buszok elősegíthetik a közösségi érzés elmélyítését, valamint segíthetnek a gyermekeknek már fiatalon kifejleszteni a szociális készségeiket. A koncepció ma már több országra is kiterjed, Írországot is beleértve, ahol a városok, köztük Dublin, Waterford és Limerick népszerűsíti ezt a jó gyakorlatot.

A gyalogos és kerékpáros kampányok nem csak a gyermekeket célozzák meg; Brüsszelben az olyan figyelemfelkeltő kampányok, mint például a “Bike to Work”³⁴ (biciklivel a munkába) vagy a “Bike Experience”³⁵ (biciklis élmény), segítettek a kerékpározásra való modális váltást elérni, miközben a gyaloglást a központi gyalogos övezet – Európa második legnagyobb gyalogos övezete – 50 hektárra történő bővítésével kívánják még jobban elősegíteni.

34. Bike to work website: <https://www.biketowork.be/>

35. Bike Experience website: <https://bikeexperience.brussels/>

Milyen tevékenységeket szervezhetünk a multimodalitás népszerűsítésére?



Használjuk a közösségi médiát és vonjuk be a lakókat:

- Népszerűsítsük a sétát és a kerékpározást a közösségi médiában lévő oldalainkon. Használjuk azt ide felhívást és a hozzátartozó hashtaget: *Sétálj velünk!* & #WalkWithUs
- Gyalogos kihívás: indítsunk kampányt a közösségi médiában, és a helyi üzletek tulajdonosait is vonjuk be. Hétvégén kérdezzük meg az embereket, mennyi ideig tart nekik elsétálni a kedvenc kávézójukba vagy parkjukba. Ezután pedig nézzük meg, hogy valóban helyesen gondolják-e! Fogadjunk, hogy túlbecsülik! Amíg ott vannak, vásárolgathatnak, vagy ihatnak egy kávé, ehetnek egy sütit, azután pedig választhatnak egy másik útvonalat hazafelé.
- Szervezzünk selfie versenyt a közösségi médiában és nézzük meg, ki tesz közzé magáról képeket a legaktívabb közlekedési módokat használva, miközben A-ból B-be igyekszik, és nyerje meg ő a díjat! A díj egy sétához és/vagy kerékpározáshoz kapcsolódó szép tárgy vagy szolgáltatás lehet.



A gyaloglás és a kerékpározás nem csak a mobilitásról szól, hanem az emberek közti kapcsolatteremtésről is:

- Az aktív mobilitás olcsó és mindenki számára elérhető. Mutassuk meg, hogy gyaloglás és kerékpározás szempontjából jobban felszerelt nagyvárosok a csökkent mozgásképességű emberek számára is hozzáférhetőbbek.
- Vegyük rá az embereket, hogy megosszák a sétálásról és kerékpározásról szerzett tapasztalataikat! Például az aktív mobilitás „bajnokai” egy héten át elkísérhetik az önkénteseket napi utazásaikon, és megmutathatják nekik a legszebb útvonalakat.
- Kérjük meg a vállalatoknál és iskolákban lévő embereket, hogy mutassák meg a térképen, hol laknak. Az ugyanazon az útvonalon ingázó emberek együtt utazhatnak gyalog vagy kerékpárral!

- Szervezzünk aktív mobilitási versenyeket a munkahelyeken, lakóövezetekben, iskolákban vagy ezek között annak érdekében, hogy még több kerékpározásra és sétára buzdítsuk az embereket. Kínáljunk valódi ösztönzést azok számára, akik otthon hagyják az autóikat: ajánljunk fel nekik valamilyen értékes díjat (pl.: egy kerékpárt vagy egy extra szabadnapot).
- Működjünk együtt más nagyvárosokkal és vegyünk részt városok közti versenyekben egy közös mobilalkalmazáson keresztül. Ki teszi meg a legtöbb lépést?
- Olyan sok aktív mobilitási mód létezik: gyaloglás, kerékpározás, e-kerékpározás, teherszállító kerékpározás, rollerezés, sőt görkorcsolyázás, gördeszkázás vagy hoverboardozás. Létesítsünk ideiglenes „aktív mobilitási pontot”, ahol az emberek tesztelhetik az új mobilitási módokat.
- Hozzunk létre ideiglenes jelzőtábla rendszert a résztvevők számára. Az emberek felírhatják a jelzőtáblákra a távolságot és az időt, amely egy adott pont gyalogos vagy kerékpárral történő eléréséhez szükséges.
- Sokan csak autóval közlekedve ismerik a saját városukat. Szervezzünk „alternatív túrákat” gyalog vagy kerékpárral, és segítsünk nekik felfedezni a várost másképp, mintha csak ők is turisták lennének a saját városukban!
- Használjuk a hétre tervezett tevékenységeket „pop-up” parkok vagy „pop-up” találkozóhelyek létrehozására. Parkolóhelyek helyett az emberek olyan teret kapnak, ahol új barátokat ismerhetnek meg és szórakozhatnak!



Vonjuk be a helyi lakosokat és érdekelt feleket a gyaloglás és kerékpározás egész éves fejlesztésébe:

- Használjuk a kampányt a helyi lakosok körében végzett felmérés készítésére arról, mit gondolnak a városukban vagy nagyvárosukban való sétálásról és kerékpározásról, milyen változásokat szeretnének látni, illetve hogy mivel lehetne őket meggyőzni arról, hogy otthon hagyják az autóikat. Ha a városa konzultációs folyamatot indít pl. egy Fenntartható Városi Mobilitási Terv megvalósítása érdekében, az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT tökéletes alkalmat kínál a folyamat megkezdéséhez!
- Működünk együtt a helyi kerékpármegosztó üzemeltetőkkel és javasoljunk remek ajánlatokat a tevékenységek hetére. A szeptember jó alkalom egy az iskolába vagy a munkába utazással kapcsolatos, új szokás megtanulására.
- Számos mobilalkalmazás teszi lehetővé a gyaloglás és a kerékpározás kényelmesebbé és vonzóbbá tételét. Miért ne dolgozhatnánk épp az egyik ilyen alkalmazással, hogy arra ösztönözzük az embereket, hogy többet sétáljanak és kerékpározzanak? ³⁶
- Dolgozzunk együtt a médiával annak érdekében, hogy rendszeresen szerepelhessünk a helyi rádióban. Egyes rádióállomások csökkentett díjszabást kínálnak a helyi kezdeményezések számára, de talán még ingyenes híradást vagy szponzorálást is ki lehet alkudni velük.
- Városunk vasút- és/vagy tömegközlekedési vállalataival együttműködve ösztönözzük arra az embereket, hogy gyalog vagy kerékpárral jussanak el az állomásokra. A praktikus és könnyen használható kerékpáros parkolók biztosan segítenek.

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



Az oktatás kulcsfontosságú a gyaloglás és a kerékpározás arányának hosszútávon történő növeléséhez:

- Minél hamarabb fedezik fel a gyerekek a gyaloglást és a kerékpározást a városban, annál inkább előnyben részesítik majd és jobban ragaszkodnak hozzá felnőttekként. Fejlesszünk ki pedagógiai eszközöket és/vagy játékokat az iskolákkal együttműködve, és tegyük az új generációt az aktív mobilitás generációjává.
- Különféle erőfeszítések történtek annak érdekében, hogy az áruszállító járművek és nehezebb gépkocsik (ismertebb nevükön SUV-k) kevésbé veszélyesek legyenek egy esetleges gyalogossal vagy kerékpárossal történő ütközéskor. Sok ütközés elkerülhetővé válik, mert ezek a járművek gyalogos- és kerékpáros-érzékelő rendszerekkel lesznek felszerelve. Egyéb fejlesztések közé tartozik például a közvetlen látás biztosítása teherautók és kisteherautók vezetői számára. Mutassunk példákat a biztonságosabb járművekre a helyi flottatulajdonosokkal együttműködve, és hívjuk fel rá a figyelmet.
- Szervezzünk kampányt a gyermekek és felnőttek számára a reflektorokról, amelyek akár 85%-kal csökkenthetik a balesetben való részvétel kockázatát. Merítsünk inspirációt a dán „National Reflector Day”-ból (nemzeti reflektornap): Szórjunk el biztonsági reflektorokat és szervezzünk „Reflektoros futást”.



Használjuk a nyelvünket és üzeneteinket arra, hogy:

- Gyalogos vagy kerékpáros közlekedésre ösztönözzük az embereket; használjunk olyan érveket, melyek egyértelmű hatást gyakorolnak a mindennapi életükre: olcsóbb, olyan, mint egy ingyenes belépő az edzőterembe, gyorsabb, mintha autót használnánk. Az egészséggel és/vagy környezettel kapcsolatos érvek néha túlságosan elvontak.
- Ösztönözzük az összes közlekedési mód közti kölcsönös tiszteletet és emlékeztessük rá a járműhasználókat, hogy a gyalogosok és kerékpárosok előnyt élveznek, mivel ők a legkiszolgáltatottabbak.

- A gyaloglás és kerékpározás népszerűsítése érdekében használjuk a már meglévő, kényelmes és kellemes infrastruktúrát, és segítsük elő a tiszteletteljes viselkedést.
- Ne beszéljünk túl sokat a biztonságról, az emberek szemében a közúti biztonság = veszély
- Amikor szabályozzuk a járműforgalmat bizonyos zónákban, valójában nem lezárjuk őket (az autók elől), hanem MEGNYITJUK őket (az emberek számára)!



Legyünk nagyratörők!

- Szervezzünk városszerte autómentes napot!
- Mivel az idej autómentes nap vasárnapra (szeptember 22.) esik, tervezhetünk és népszerűsíthetünk a családok és a turisták körében egy alternatív ajánlatot, melynek keretében meginvitáljuk őket, hogy teszteljék az összes mobilitási lehetőséget. Mivel az utcákon egyetlen autó sem lesz, szervezhetünk egy olyan fesztivált, amilyen Bécsben is volt <https://bit.ly/2NpHa7y>
- Miért ne dönthetnénk meg egy világrekordot? Rengeteg megvalósulásra, vagy épp megdöntésre váró világrekord létezik. Használjuk a képzelőerőnket és hozzunk létre egy aktív mobilitási világrekordot a helyi lakosokkal együtt.
- Merítsünk inspirációt a EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT német nemzeti koordinátora által a helyi kampányolók számára elkészített „Activity Box”-ából (Tevékenységek ládája).
- Többek között ilyen ötletek közül válogathatunk: fotópályázat indítása a Beatles zenekar híres, Abbey Roadon történt zebra átkelésor készített fénykép reprodukálására. Miért ne vehetnénk részt egy európai fotópályázaton? További eredeti ötleteket találhatunk (németül) a <https://bit.ly/2Br5Lmz>
- Válasszunk ki néhány ötletet az Európai Kerékpáros Szövetsége által legjobbnak ítélt példákból: <https://bit.ly/2Civt4e>

Források

European Commission

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

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

European organisations, platforms and projects

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

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

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

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

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

- ECF Map of ideas: <https://bit.ly/2Civt4e>

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

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

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

National and local initiatives and good practices

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

ISMERTETŐ HELYI SZERVEZŐK SZÁMÁRA

A helyi szervezők számára összeállított ismertető elmagyarázza a részvétel három feltételét (a hét alatt megtartott tevékenységek, állandó intézkedése és Autómentes Nap), illetve megmutatja, hogyan regisztrálhatunk online. Továbbá egy fejezetben az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT díjaival is foglalkozik.

A RÉSZVÉTEL HÁROM FELTÉTELE

Bármely Európán belüli vagy kívüli város vagy nagyváros részt vehet az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉTEN. Online regisztrációjuk akkor kerül elfogadásra, ha az alább felsorolt ismérvek közül legalább az egyiknek megfelelnek:

- ◆ Tevékenységek szervezése a szeptember 16. és 22. közötti hét alatt az idei téma figyelembevételével.
- ◆ Legalább egy új állandó intézkedés végrehajtása, amely hozzájárul a személygépkocsiról egy fenntartható közlekedési eszközre való áttéréshez. Az elmúlt 12 hónap alatt bevezetett állandó intézkedések is megfelelnek abban az esetben, ha népszerűsítik azokat a szeptember 16. és 22. közé eső héten.
- ◆ Az Autómentes Nap megünneplése, lehetőleg szeptember 22-én, egy vagy több olyan terület elkülönítésével, amelyet egy teljes napon át csak gyalogosok, kerékpárosok és tömegközlekedési járművel használnak (akció kezdete: 1 órával a szokásos munkaidő kezdete előtt, akció vége: 1 órával a szokásos munkaidő befejezése után).

Kizárólag azok a városok és nagyvárosok válhatnak „Aranyfokozatú résztvevővé”, és pályázhatnak az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT díjaira (lásd az erről szóló fejezetet alább), amelyek mindhárom fenti feltételnek megfelelnek.

HOGYAN REGISZTRÁLJUNK ONLINE

Lépjen a www.mobilityweek.eu oldalra és kattintson a regisztráció gombra.

Miután első alkalommal belépett, vagy bejelentkezett a tavalyi felhasználói fiókjába, ki kell töltenie az online regisztrációs űrlapot. Kiválaszthatja az Ön által használt nyelvet.

A városoknak és nagyvárosoknak az alábbi információkat szükséges megadnia:

- ◆ A szeptember 16. és 22. közötti héten megrendezett tevékenységek.
- ◆ Az utóbbi 12 hónapban végrehajtott és a szeptember 16. és 22. közé eső hétben népszerűsített állandó intézkedések.
- ◆ Az Autómentes Napon a közúti forgalom elől elzárt terület(ek)ről, valamint az aznap rendezett tevékenységekről szóló információk.
- ◆ EU-val kapcsolatos kezdeményezések, melyekben a város, nagyváros is részt vesz.

Az online regisztráció befejezésekor a nemzeti koordinátor érvényesíti a jelentkezést. A jóváhagyást követően egy automatikus megerősítő e-mail kerül kiküldésre. Csak ezt követően tesszük közzé online a város vagy nagyváros részvételét a „Résztevők” oldalon.

Participating cities

54 Participating countries in 2018 (total cities: 2792)

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



Ezután szeptember végéig bármikor frissítheti a beküldött információkat.

Ha szükséges, könnyedén frissítheti városa vagy nagyvárosa profilját a önkormányzatnál az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT szervezéséért felelős, helyi kampányoló nevével és e-mail címével. Amennyiben a városa vagy nagyvárosa már rendelkezik profillal, de nem emlékszik a belépési adataira vagy az e-mail címére, a nemzeti koordinátortól vagy az európai titkárságtól segítséget kérhet.

A Karta aláírása kötelező, ha szeretne jelentkezni az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT-díjra.

HOGYAN INDÍTSUK BE A KAMPÁNYUNKAT

Kezdjük az éves téma kielemezésével, vizsgáljuk meg mit von maga után, és koncentráljunk arra, ami megfelelően illeszkedik a városunk vagy nagyvárosunk és az országunk jellegzetességeihez. Részesítsük előnyben a már létező jó gyakorlatokat. Esetleg nézzük meg, hogyan erősíthetnénk fel, vagy fejleszthetnénk tovább ezeket, majd tervezzünk változtatásokat a jobbá tételükre.

Gondoskodjunk politikai támogatásról. Ha a helyi önkormányzat nehezen kapcsolódik az éves témához, mert nem találja relevánsnak a város szempontjából, kérjünk támogatólevelet a nemzeti koordinátortól.

Ne válasszunk túl vitatható vagy negatív átadandó üzeneteket. Bár realisan nem számíthatunk arra, hogy teljesen eltűnjenek a személygépkocsik, a teherautók és más gépjárművek az utakról, és így megoldódjon az egyéni motorizált járművek által okozott negatív gazdasági hatás, bemutathatjuk a köz és a vállalkozások számára elérhető árumozgási és áruszállítási lehetőségek tárházát.

Gyűjtsünk bizonyítékokat. Gyűjtsük össze azokat a tényeket és számokat, melyek alátámasztják a fenntartható mobilitás lehetőségét városunkban vagy nagyvárosunkban. Használjuk ezeket bizonyítékként a különféle célzott csoportoknak szánt üzeneteink nyomatékosítására.

Építsünk ki hatékony partnerségi kapcsolatokat. Az intelligens és fenntartható mobilitás elérése hosszadalmas folyamat, mely nemcsak politikai támogatást, hanem elkötelezett partnerségi együttműködések is igényel. A helyi önkormányzatokat arra biztatjuk, hogy létesítsenek ilyen partnerségi kapcsolatokat és minél több helyi szereplőt vonjanak be. A helyi önkormányzatoknak olyan helyi partnereket kell felkutatniuk, akik relevánsak lehetnek a különféle események szempontjából, és velük szoros együttműködésben kell koordinálniuk az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT előkészületeit.

Épp ezért az önkormányzatoknak partnerségi viszonyba kell lépniük a (tömeg) közlekedési vállalatokkal, a környezetvédelmi, egészségügyi és sportegyesületekkel, a helyi vállalatokkal (azok külső kapcsolatait, pl.: ügyfeleit, beszállítóit, partnereit is beleértve), a (helyi) médiával... stb.

A vállalatokat gyakran érdekli a részvétel, hogy megmutassák, elfogadják a klímaváltozással szembeni fellépéshez, a közösségről történő gondoskodáshoz, valamint az alkalmazottak egészségéhez fűződő felelősségüket. A helyi önkormányzatoknak ezeket a pontokat kell felhasználniuk ahhoz, hogy még több partnert legyenek képesek bevonni.

Azon vállalatok, szervezetek és egyéb potenciális partnerek, amelyek nem járulhatnak hozzá az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉTHEZ (szeptember 16-22.), de az év során néhány kiegészítő tevékenységet terveznek megrendezni, egyénileg regisztrálhatnak. A MOBILITÁSI AKCIÓKNAK köszönhetően ezek a szervezetek a www.mobilityweek.eu/about-mobilityactions oldalra lépve regisztrálják az akciójukat.

Építsünk a meglévő kezdeményezésekre. Akár helyi, regionális vagy országos szinten, számos létező kezdeményezés zajlik már, melyek így vagy úgy kapcsolódhatnak a kampány központi témájához. Ezekhez csatlakozva nagyobb érvényt szerezhethetünk az ügyünknek, megerősíthetjük az üzeneteinket és csökkenthetjük az erőfeszítéseinket.

-AKTIVITÁSOK A SZEPTEMBER 16. ÉS 22. KÖZÖTTI HÉTEN

A városokat és nagyvárosokat arra kérjük, hogy programjaik kidolgozásakor a kampány éves témájára fókuszáljanak. Mindazonáltal a fenntartható városi közlekedéshez kapcsolódó, meghatározott témákkal foglalkozó tevékenységeket is szervezhetnek. Az alábbiakban a visszatérő tevékenységekre vonatkozó példákat mutatunk be.

Az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT hivatalos megnyitása

A szeptember 16-án megrendezésre kerülő közösségi és média események tökéletesen alkalmasak a kampány útnak indítására. Indító eseménykor az alábbiak tehetjük:

- ◆ A Karta nyilvánosság előtt történő aláírása egy politikai képviselő társaságában, hogy megmutassuk az elkötelezettségünket
- ◆ A város vagy nagyváros által tervezett állandó intézkedések elindítása
- ◆ Különleges ajánlatok, például kedvezményes tömegközlekedési jegy(ek) bevezetése
- ◆ Vezetett túra szervezése vagy kerékpáros felvonulás

És ne felejtsük el előzetesen meghívni a médiát, a partnereket és a lakosságot!

Tömegközlekedési tevékenységek

A tömegközlekedés összes szereplője lehetőségként használhatja fel a kampányt a multimodális megoldások népszerűsítésére ezzel is bizonyítva, hogy valódi alternatívát képesek nyújtani a személygépkocsikkal szemben.

Az alábbiakban néhány, a tömegközlekedéshez kapcsolódó tevékenységeket sorolunk fel.

- ◆ Ingázás tömegközlekedéssel: vezessünk be különleges ajánlatokat; ajánljunk frissítőket a munkából hazaindulóknak a közeli megállóban vagy a buszokon; állítsunk fel egy az ingázóknak szóló kihívást; rendezzünk vitát a tömegközlekedési vállalatok és az ingázók között; tájékoztassuk az utasokat a telekocsi és az autó-megosztás rendszeréről, stb.
- ◆ Akadálymentes tömegközlekedés: dolgozzunk együtt a szervezetekkel a fogyatékkal élőkért; szervezzünk kerekesszékes vagy bekötött szemes tevékenységeket, hogy megértessük másokkal, milyen kihívásokkal kell szembenéznie egy csökkent mozgásképességű embernek, stb.
- ◆ Kommunikáció az utasokkal és a közlekedésben dolgozókkal: végezzünk felméréseket annak érdekében, hogy kiderítsük a felhasználók elégedettségét és elvárásait; szervezzünk látogatást tömegközlekedési irányítási központba, ahol a látogatók részleteket tudhatnak meg a járatok sűrűségéről, menetidejéről és az útvonalakról; hozzunk létre kiállítást az innovatív tömegközlekedésről és szervezzünk teszttvetéseket új, tiszta és intelligens gépjárművekkel, stb.

Kerékpáros tevékenységek

A kerékpározás az „élhető város” összes aspektusához kapcsolódik. A biciklivel helyet és energiát takaríthatunk meg, miközben sem zaj-, sem pedig légszennyezést nem okoznak.

Az itt felsorolt tevékenységek a kerékpározás előnyeire hívják fel a figyelmet.

- ◆ Ingázás kerékpárral: állítsunk fel egy információs pontot; állítsunk fel egy „partnerségi” rendszert az új és tapasztaltabb biciklisek számára; szervezzünk „Bringázz a munkába” napot; kínáljunk reggelit a kerékpárral munkába járóknak; használjunk fel rendelkezésre álló appokat biciklis kihívásokhoz; vegyünk részt a Társadalmi Bringás

Kihívásban, stb.

- ◆ Kerékpáros szolgáltatások és infrastruktúra: működjünk együtt a kerékpáros szövetségekkel; ajánljunk fel biciklijavítást, adjunk tájékoztatást a biztonságos kerékpáros útvonalakról, szervezzünk közös tekerést nemrégiben átadott kerékpárúton; kérjük meg a helyi kerékpáros szövetségeket vagy a rendőrséget, hogy lássák el a kerékpárokat sorozatszámokkal a lopás ellen, stb.
- ◆ A kerékpározás divatja: szervezzünk kiállítást új kerékpármodellek és prototípusokkal, tartsunk divatbemutatót biciklis ruházattal vagy dolgozzunk ki kerékpáros szettekkel... stb.



Gyaloglási tevékenységek

Bár néha nem veszünk róla tudomást, de a gyaloglás fontos közlekedési eszköz. A javasolt tevékenységeket könnyedén megszervezhetjük.

- ◆ Ingázás gyalogosan: ösztönözzük arra a vállalatokat, hogy jutalmazzák a gyalog munkába járókat (pl.: reggelivel, pénzbeli ösztönzéssel vagy kiegészítő éves szabadsággal); a vállalat vezérigazgatójával együtt tegyünk egy sétát a vállalat épület(é/ei)t körbevevő utcákon, hogy kiértékeljük a gyalogosok akadálymentesítését...stb.
- ◆ „Élettel teli utcák”: szervezzünk városi gyalogos felfedezőutakat a helyi önkormányzati vezetők számára az olyan problémák feltárására, mint például a fizikai akadályok, a töredezett járdák, illegális parkolás, szemétlерakás, stb.
- ◆ „Parkolási nap”: intézzünk felhívást a lakosok felé a parkolóhelyek kreatív felhasználására; ültessünk fákat a kevésbé vonzó utcákba; vonjuk be az üzletlajdonosokat is a kampányba
- ◆ Iskolák: kísérik a gyerekeket magas beosztásban lévő tisztviselők reggel az iskolába; szervezzünk bármilyen versenyt vagy tevékenységet; például a sorversenyek jók lehetnek; használjunk új technológiákat, hogy a gyermekeket is be tudjuk vonni, stb.
- ◆ Zöldutak: szervezzünk sétákat/kerékpáros kirándulásokat vagy piknikeket létező és (kellő körültekintéssel) nem hivatalos zöldutakon helyi képviselők kíséretében

A felelős autóhasználat népszerűsítése

Azok is hozzájárulhatnak a fenntarthatóbb városi környezethez, akiknek valamely oknál fogva muszáj használni a kocsijukat.

Ahogy alábbi listából is látható, tevékenységek széles skálája áll a rendelkezésünkre. Ezek az óvatos és biztonságos vezetéstől kezdve egészen az autónként megnövelt létszámú utasokig (közös utazás) terjedhetnek.

- ◆ Ajánljunk fel a dugóban rekedt személyautók vezetőinek „stresszlabdákat”, vagy egyéb tárgyakat, melyekkel felhívjuk a figyelmüket arra, milyen következményekkel járhat a viselkedésük
- ◆ Hívjunk meg autósiskolákat, hogy tartsanak képzéseket az energiahatékonyságról (öko-vezetés)
- ◆ Népszerűsítsük az öko-vezetést a hivatásos sofőrök, például az iskolabuszok vezetői, taxisofőrök, vállalati és intézményi sofőrök, stb. körében



- ◆ Indítsunk kampányt a helyi benzinkutak bevonásával a guminyomás rendszeres ellenőrzésének ösztönzésére (0,4 bar alatti nyomás már 10%-kal növeli az üzemanyag-fogyasztást)
- ◆ Szervezzünk olyan vetélkedőket, melyek keretében az autóvezetők egy adott időtartamra tömegközlekedési bérletre cserélik le a jogosítványukat.
- ◆ Amikor közlekedési információ hangzik el a helyi rádióban, szólítsuk fel a sofőröket a változtatásra, azaz arra, hogy kombináljanak egyéb közlekedési módokat, ha szeretnék elkerülni a közlekedési dugókat
- ◆ Ismertessük az autó-megosztás és a telekocsi rendszerét
- ◆ Amennyiben nincs még működő autó-megosztási rendszer a városban, végezzünk közvélemény-kutatást, hogy beazonosítsuk egy jövőbeni rendszer lehetséges megosztóit
- ◆ Szervezzünk kiállítást, ahol megtekinthetők a tiszta, elektromos, hibrid, fölgázzal működő járművek
- ◆ Nézzünk utána, vajon a polgármester használhatja-e elektromos járművet az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT alatt a médiafigyelem felkeltése érdekében.

Városi teherszállítási tevékenységek

A fenntartható mobilitás nemcsak arról szól, hogyan mozgunk városon és nagyvároson belül, hanem az áruszállítás módjairól is. A fenntartható városi teherszállítás népszerűsítése érdekében szervezhetünk áruszállító kerékpáros tekerést, szállításról szóló kiállítást; új áruszállító kerékpár rendszereket indíthatunk; a rendezvényünk logisztikáját áruszállító kerékpárral intézhetjük, stb.

A brüsszeli Vrije Universiteit kutatása és a Cyclecologists projekt során szerzett tapasztalatok alapján az európai városokban történő árumozgás 50-70% kiváltható lenne (áruszállító) kerékpárokkal.

Alakítsunk ki kijelölt helyeket a kézbesítéshez. Egy autómentes terület(ek)en kívül eső platformot vagy autós parkolót le lehetne foglalni az üzletekbe szánt áruk szállítására. Innen tiszta járművek szállítanak tovább az árucikkeket a boltokba.

A mobilitásmenedzsment népszerűsítése

A mobilitásmenedzsment hatékony eszköz lehet a közlekedési magatartás megváltoztatásának elérésében. Az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT alatt a helyi önkormányzatok partnerségi kapcsolatot hozhatnak létre iskolákkal és vállalatokkal, hogy iskolai mobilitási-, valamint az ingázásra vonatkozó terveket dolgozzanak ki.

A közlekedési magatartás megváltoztatásának ösztönzéséhez olyan tevékenységeket szervezhetünk, mint például a fenntartható ingázás népszerűsítése vállalati hírlevelekben, díjak kiosztása fenntartható vállalatok között, mobilitási kérdésekkel foglalkozó, dolgozói munkacsoport felállítása vagy koordinátor kijelölése, stb.

SUMP tevékenységek

Az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT nagyszerű lehetőséget kínál a Fenntartható Városi Mobilitási Tervek (SUMP-ok) iránti érdeklődés felkeltésére. Többféle tevékenységet is szervezhetünk a SUMP további népszerűsítésére:

- ◆ Hozzunk létre kiállítást a közlekedés fejlődésének lehetséges forgatókönyveiről
- ◆ Szervezzünk a városi mobilitási tervről szóló konferenciát
- ◆ Rendezzünk lakóközveti találkozót a városi mobilitásról
- ◆ Ismertessünk/hajtsunk végre néhány városi mobilitási tervre vonatkozó intézkedést (új buszútvonalak, új „parkolj és utazz” (P+R) létesítmények, kerékpárutak, zöld ingázási tervek, mobilitási központok, stb.)

Szabadidős és ünnepi tevékenységek

A szabadidős tevékenységek alkalmat adhatnak arra, hogy biztonságos módon felfedezzük a várost és megismerjük egy másik, nyugodtabb, autó nélküli arcát. Mindazonáltal az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉTNEK továbbra is a városi közlekedésre kell koncentrálnia, nem pedig a sportra vagy a kultúrára.

- ◆ Különjáratok indítása a város felfedezésére
- ◆ Idegenvezetők vagy túraegyletek által szervezett túrák
- ◆ Gyalogosokat célzó rendezvények sportszaküzletek, iskolák, szervezetek... stb. együttműködésével
- ◆ Szállodai kulcsok, melyekkel tömegközlekedési vagy kerékpár-megosztási rendszerekhez is hozzá lehet férni
- ◆ Ingyenes koncertek, színházi előadások, utcai performanszok, művészek, bohócok, stb. szervezése közterületekre
- ◆ Üzenőfal felállítása a főtéren, amelyen az emberek elmondhatják a véleményüket
- ◆ Helyi sportegyesületek és/vagy szaküzletek és vállalkozások felkérése utcai sporttevékenységek megrendezésére
- ◆ Különleges közlekedési módok kipróbálásának biztosítása, például lovas hintó, turistavonat, napelemes hajók, stb.

Egészségügyi tevékenységek

A közlekedés egészségre gyakorolt hatásai a teljes lakosságot érintik, különös tekintettel az olyan sérülékeny csoportokra, mint a gyermekek és az idősek.

A helyi egészségügyi szolgáltatók, egészségbiztosítók, orvosi- és sportszervezetek megfelelő partnerek lehetnek a mobilitási és egészségügyi tevékenységek szervezésében.

- ◆ Kérjük fel a levegőminőséget ellenőrző hálózatot, a környezetvédelmi és/vagy energiaügyi ügynökségeket (EEA, IEE), valamint a zajsztint mérő információs és dokumentációs központokat (INCE, CIDB) hogy hozzanak létre a levegőről és a zajról szóló kiállítást
- ◆ Kérjük fel a rendőrséget és/vagy az autók műszaki állapotát ellenőrző központokat, hogy végezzék el a gépjárművek légszennyezési vizsgálatát a parkolóknál
- ◆ Hívjunk meg egészségbiztosítókat, hogy adjanak tájékoztatást a testmozgás egészségre gyakorolt jótékony hatásairól; hogyan illeszthető be a testmozgás a napi rutinba... stb.
- ◆ Kérjük fel egy kórházat/orvosokat egészségügyi vizsgálatok

(vérnyomás-, vérkeringés-, testsúly-, csontsűrűség mérés) elvégzésére, ezáltal ösztönözve az egészségtudatosságot

- ◆ Használjunk hordozható levegőminőség-mérő eszközt, mellyel a különféle közlekedési módok igénybevételekor végezhetünk méréseket.

ÁLLANDÓ INTÉZKEDÉSEK

Regisztrációkor az állandó intézkedések frissített listája jelenik meg az online formanyomtatványon. Ez a rész csupán a város vagy nagyváros számára releváns, állandó intézkedések hosszú listájának bevezetőjeként szolgál.

A résztvevő városoktól és nagyvárosoktól azt kérjük, hogy ismertessék az új állandó intézkedéseiket, melyek hozzájárulnak a személyautóról a környezetbarát közlekedési módokra történő áttéréshez.

Ahol lehetséges, ezen intézkedések közül legalább egynek egy közúti terület állandó gyalogos-, kerékpáros- vagy tömegközlekedési területté történő átminősítéséről kell szólnia pl.: a járda kiszélesítésén, új kerékpár- vagy buszsáv létrehozásán, vagy új forgalomcsökkentő rendszer, esetleg alacsonyabb sebességhatár bevezetésén keresztül.

Ezeknek az intézkedéseknek nem szükséges költségesnek lenniük. A lényegük inkább annak hangsúlyozása, hogy a város elkötelezett a fenntartható városi mobilitás iránt. Néhány lehetséges állandó intézkedés alább olvasható:

Tömegközlekedés

- ◆ A tömegközlekedési hálózat fejlesztése és bővítése (magas kihasználtságú járművek számára fenntartott sávok, új megállók, új járatok, a tömegközlekedés számára fenntartott területek, stb.)
- ◆ Járatsűrűség növelése, expressz szolgáltatások bevezetése, stb.
- ◆ Tiszta járművek használata a tömegközlekedési flottákban (elektromos, hibrid, földgázüzemű, stb.)
- ◆ Multimodális jegyrendszer
- ◆ Integrált szolgáltatások a különféle tömegközlekedési módok számára
- ◆ Tárgyalás az üzemeltetőkkel megállók létesítéséről a nagyobb munkahelyek közelében
- ◆ Kerékpárok közlekedési eszközökre történő felvitelének engedélyezése csúcsidőn kívül
- ◆ Új kerékpártárolók építése tömegközlekedési eszközök megállóinál



- ◆ Buszmegállók átalakítása
- ◆ Menetrendek és egyéb információk hozzáférhető formátumban történő feltüntetése (nagy méretű nyomtatás, Braille írás, audio formátum, stb.)
- ◆ Az infrastruktúra akadálymentessé tétele (alacsony padlós buszok, liftek, rámpák, stb.)
- ◆ Információ-szolgáltatás az akadálymentesítettség szintjéről weboldalak, mobil alkalmazások, szórólapok, stb. útján.
- ◆ Új stílusú menetrendek, weboldalak vagy appok bevezetése, multimodális információs szolgáltatások indítása és az utasok véleményének megismerése

Kerékpáros létesítmények

- ◆ A kerékpáros hálózat és létesítmények fejlesztése (bővítés, felújítás, kitáblázás, kerékpártárolás, zárok, stb.)
- ◆ Közöségi kerékpárok telepítése vagy kerékpár-megosztási rendszer létrehozása
- ◆ Kerékpáros információs pont vagy stand létesítése, ahol a munkavállalók, lakástulajdonosok, látogatók, stb. tájékozódhatnak
- ◆ Öltözők és zuhanyzók biztosítása kerékpárosok számára
- ◆ Biztonságos és fedett kerékpártároló létesítmények kivitelezése
- ◆ Kerékpárok beszerzése közöségi vagy vállalati kerékpárflotta létrehozásához
- ◆ Közöségi kerékpárszerviz létesítése
- ◆ Kerékpártárolók áthelyezése közigazgatási épületek, irodák, bevásárlóközpontok, stb. bejáratához

Gyalogos területek

- ◆ Gyalogos területek létrehozása vagy megnagyobbítása
- ◆ Infrastruktúra fejlesztése: gyalogoshidak, járdák, gyalogosátkelők, közvilágítás... stb.
- ◆ Közterek újrafelosztása vagy gyalogosítása

Új járműhasználati és -tulajdonosi formák

- ◆ Online telekocsi- és autó-megosztási rendszerek indítása
- ◆ Felelős autóhasználat (öko-vezetés... stb.)
- ◆ Tisztább járművek használata
- ◆ Töltőpontok felállítása elektromos járművek számára

Teherszállítás

- ◆ Új teherszállítási szabályozások bevezetése
- ◆ Tisztább járművek használata
- ◆ Kirakodási területek létrehozása a teherszállítás számára

Parkolás

- ◆ Új parkolóhelyek vagy parkolási tilalom alá eső övezetek létrehozása
- ◆ A parkolási szabályok szigorúbb betartatása
- ◆ Tájékoztatás nyújtása a parkolási szabályokról
- ◆ Rugalmas munkaidő bevezetése a csúcsidőben jelentkező közlekedési dugók csökkentése érdekében
- ◆ A legjobb (bejárathoz legközelebb eső) parkolóhelyek fenntartása telekocsit használók számára.
- ◆ Garantált hazautazási lehetőség biztosítása vészhelyzet esetén a telekocsival közlekedők számára
- ◆ Autóparkoló távolabb helyezése az iroda bejáratától

Forgalomcsökkentő és korlátozott hozzáférésű rendszerek

- ◆ Sebességkorlátozási programok indítása iskolák közelében
- ◆ Szabadtéri parkolók számának csökkentése
- ◆ „Parkolj és utazz” (P+R) állomások létrehozása
- ◆ Állandó behajtási korlátozás a városközpontokba

Akadálymentesítés

- ◆ Akadálymentesítési tervek elindítása
- ◆ Létesítmények létrehozása csökkent mozgásképességű emberek számára
- ◆ Építészeti akadályok eltávolítása
- ◆ Járdák magasságának csökkentése és bővítése
- ◆ Tapintható járdák és tolószék rámpák létrehozása
- ◆ Hangjelző készülékek felszerelése közlekedés lámpákra

Mobilitásmenedzsment

- ◆ Munkába és iskolába járásra kidolgozott tervek kivitelezése
- ◆ Mobilitási központok és információs szolgáltatások létrehozása
- ◆ Oktatási anyagok kidolgozása
- ◆ Városi mobilitási tervek megalkotása helyi szereplők bevonásával
- ◆ Jutalmak és ösztönző programok nyújtása munkaadók számára
- ◆ Üzleti vagy egyéb társadalmi területek elérhetővé tétele

AUTÓMENTES NAP

Az Autómentes Nap különösen jó eszköz az új közlekedési modellekkel és fenntartható közlekedéssel történő kísérletezéshez. Ám az Autómentes Nap szervezését jó előre meg kell tervezni, mivel az utak lezárása a forgalom elől bürokratikus kihívással járhat.

Mikor kerül megrendezésre az Autómentes Nap?

Az összes európai várost és nagyvárost arra ösztönözzük, hogy az Autómentes Napot az eredeti időpontban: szeptember 22-én ünnepelje meg.

Ha úgy jobban illeszkedik az eseményhez, az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT (szeptember 16-22.) bármely napjára eltolható. A héten egynél több Autómentes Nap is megrendezhető.

Amennyiben a város vagy a nagyváros Autómentes Napot rendez az év során (pl.: márciusban vagy júniusban) javasoljuk, hogy regisztrálja azt MOBILITÁSI AKCIÓKÉNT.

Mi tekinthető Autómentes Napnak?

A városon vagy nagyvároson belül egy vagy több autómentes terület is kijelölhető. Ez(ek) a terület(ek) a nap nagy részében el lesznek zárva a gépjárműforgalom elől. (akció kezdete: 1 órával a szokásos munkaidő kezdete előtt, akció vége: 1 órával a szokásos munkaidő befejezése után).

Kizárólag gyalogosok, kerékpárosok, tömegközlekedési eszközök és tiszta járművek, például LPG (cseppfolyós szénhidrogéngázzal), NGV (földgázzal hajtott), elektromos-... stb. járművek használhatják őket.

Ha több ilyen öveze is kijelölésre kerül, ezeket gyalogutakkal lehet összekötni. Az autómentes terület(ek)et pufferezónákkal érdemes kiegészíteni, ahol megfelelő tájékoztatást kaphatnak az autósok.

Miért fontos csatlakozni az Autómentes Naphoz?

Az Autómentes Nap az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉTBEN való részvétel három feltételének egyike, és kötelező, ha a város vagy nagyváros szeretne indulni a Díjért.

Ám azt Autómentes Nap jóval több ennél. Sok város és nagyváros az alkalmat megragadva gyalogos zónákat jelöl ki egész napra, és hatalmas szabadtéri eseményeket rendez az ily módon felszabadult közterületeken.

Az esemény fesztiváljellegén túl a rendezvény tökéletes alkalmat kínál arra, hogy megmutassa a lakosoknak, hogyan is néz ki egy autómentes városközpont vagy terület.

Sőt, az Autómentes Nap jelentős hatással is bír <https://bit.ly/2YMZCHX>. Mérjük meg a levegőtisztaságot és a zajszintet az adott napon, valamint az előtte lévő és utána következő napon. Összük meg az eredményeket a lakosokkal. Mutassuk meg nekik, hogy az általuk tanúsított, közlekedési magatartásbeli változás és a kevésbé autófüggő életmód elfogadása része a megoldásnak. Itt most a klímaváltozás elleni küzdelem, az egészségünk és az életminőség javítása forog kockán városainkban és nagyvárosainkban.

Hogyan jelöljük ki autómentes övezetet?

Az autómentes övezet(ek) helyszínét és méretét körültekintően, a helyi sajátosságokat figyelembe véve kell kiválasztani. A terület(ek) az alábbi célokat szolgálhatják:

- ◆ adott témák szemléltetése (zajszennyezés, levegőtisztaság... stb.)
- ◆ tervezett intézkedések ismertetése vagy tesztelése (pl.: állandó gyalogoszóna)
- ◆ konkrét célcsoportok megkeresése (gyermekek, munkavállalók... stb.)
- ◆ az övezetben található vállalkozások elkötelezettségének kiemelése

Az Autómentes Nap megünneplésére kijelölt övezet(ek) kiválasztásakor figyelembe kell venni az adott területre érkező látogatók számát egy „normál” napon, illetve a további lehetséges látogatók számát az Autómentes Napon.

Arra is gondolni kell, hogy a környező területen parkolókat kell majd létrehozni.

Ha a város vagy a nagyváros egynél több autómentes övezetet jelöl ki, gondoskodjunk ezek összekapcsolásáról.





Hogyan biztosítsuk az autómentes övezetet, miközben kivételt is teszünk?

Az autómentes övezet(ek)re történő behajtást ellenőrizni kell és akadályok felállítása is szükséges. Ehhez a városi közlekedési hatóságot, a rendőrséget és a helyi önkormányzat munkatársait is segítségül kell hívnunk.

Rövid listát kell összeállítanunk a behajtásra jogosult járművekről. A tisztább járművek mellett (LPG, NGV, elektromos... stb.) az egészségügyi dolgozók, a mozgáskorlátozottak és a sürgős javítási feladatokat ellátók is behajtási engedélyt kaphatnak.

A sürgősségi szolgáltatásokat nyújtó szervek (rendőrség, tűzoltóság, mentők), valamint az elektromos- vagy gázművek dolgozói automatikusan jogosultak a behajtásra.

A fenti listán nem szereplő kivétel iránti kérelmeket az önkormányzat illetékes osztályához kell benyújtani. A kivételes behajtási engedélyek számát minimalizálni kell.

A lakókat már előző nap meg kell kérni autók eltávolítására, hogy az utcák meg legyenek tisztítva. Előfordulhat, hogy speciális parkolók kialakítására lesz szükség, illetve a parkolócég(g/ekk)el is szerződést kell majd kötnünk.

Alternatív megoldás lehet, ha engedjük kihajtani a lakókat a területről, de egy adott időpontra túl már nem hajthatnak vissza. Ezután már egy külső parkolóban kell hagyniuk a kocsijaikat.

Az általános feltételeknek megfelelően egy (meghatározott) adott időpontig még engedélyezett az áruszállítás. Azon kereskedők számára, akik napközben szállítmányt várnak, ki lehet alakítani egy rakodózónát az övezeten kívül. Az árut onnantól már teherszállító kerékpárok vagy tiszta járművek szállítják majd tovább.

Milyen alternatív közlekedési módokat kínálunk fel az Autómentes Napon?

Az Autómentes Napon történő mozgás legközvetlenebb és leghatékonyabb módja a tömegközlekedés. Az alábbi intézkedések megtetele szükséges:

- ◆ Járatsűrűség növelése
- ◆ Jobb hozzáférés a mozgáskorlátozottak számára
- ◆ Kedvezményes viteldíjak vagy ingyenes közlekedés
- ◆ Konkrét kezdeményezések (kombinált parkoló- és busz- , vagy busz- és busz- vagy busz- és vonatjegyek, vonatjegyekért járó kedvezményes mozikban, uszodákban... stb.)

Érdemes továbbá a parkolókat ingajáratokkal összekötni a városközponttal, vagy adott útvonalakkal (városnéző túravonal, körgyűrűk... stb.)

Tisztább (LPG, NGV és elektromos) járművek használhatók áruszállításra, vagy a mozgáskorlátozottak közlekedésére az autómentes övezet(ek)ben.

A kerékpárosok is nagy részben hozzájárulnak az alternatív megoldásokhoz:

- ◆ Vonjuk be a helyi kerékpáros csoportokat és egyesületeket
- ◆ Hozzunk létre biciklikölcsönzőket „parkolj és utazz” (P+R) létesítményeknél, vasútállomásokon, autóbuszmegállókban... stb.
- ◆ Kombináljuk a busz- és kerékpár-, vagy a parkoló- és kerékpárjegyeket
- ◆ Az is jó kezdeményezés lehet, ha biciklit ajánlunk fel kocsikulcsért, vagy jogosítványért cserébe.
- ◆ Állítsunk fel személyzettel ellátott, fedett kerékpártároló létesítményeket
- ◆ Határozzunk meg biztonságos, jól kijelölt kerékpárutakat az autómentes övezet(ek)en kívül
- ◆ Ne felejtjük el használni a teherszállító kerékpárokat az esemény logisztikájának és egyéb feladatok lebonyolításához!

Hol hagyjuk az autónkat?

„Parkolj és utazz” (P+R) létesítmények

A lakosok ösztönzésére, hogy autóikat hagyják hátra és szálljanak át tömegközlekedési eszközökre biztonságos parkoló létesítmények állíthatók fel a külvárosokban. Ezeket a parkolókat személyzettel kell ellátni, a nyitvatartási idejüket pedig az Autómentes Naphoz kell hozzáigazítani. A létesítmények használata lehet ingyenes, vagy fizetős (pl. kombinált parkoló- és buszjegy, vagy parkoló- és kerékpárjegy). A nem a rendes tömegközlekedési útvonalak mentén található parkolók esetében különleges ingájaratokat kell indítani.

Kényelmi autóparkolók

Különleges autóparkolókat kell kialakítani az autómentes övezet(ek) közelében azok számára, akiknek muszáj használniuk az autójukat. Ezeket arra lehet használni, hogy valakit kitegyenek, rövid ideig (kevesebb mint egy óráig) parkoljanak, illetve, hogy autót osszanak meg, árut szállítsanak... stb. Nem szabad hosszútávú parkolásra használni őket és napközben személyzetről is gondoskodni kell. Az ilyen jellegű parkolók és a városközpont között ingájaratok létesíthetők.

Helyi lakosok számára fenntartott autóparkolók

A helyi lakosok számára külön parkolókat kell biztosítani. Ezeket az autómentes övezet(ek)en belül vagy ahhoz közel kell kijelölni. Csak az esemény előtti napon nyithatnak ki és az utána következő napig lehetnek hozzáférhetők. Itt kedvezményes parkolási díjakat lehet alkalmazni, amivel a lakosok arra ösztönözhetők, hogy egész napra otthagyják az autójukat. A részleteket a parkolócé(g)ek)el kell megszervezni.

Kik lehetnek a legjobb partnerek az Autómentes Napon?

Az Autómentes Nap megünneplése aggodalommal tölthet el üzlettulajdonosokat. Ezért külön erőfeszítések megtétele szükséges, hogy már a szervezés korai szakaszában bevonjuk őket.

- ◆ Kommunikáljunk külön az üzlettulajdonosokkal, személyre szabott információkat tartalmazó hivatalos dokumentum útján, melyből megtudhatják, hogyan közelíthetik meg a városközpontot autó nélkül
- ◆ Kapcsoljuk össze a busz-, villamos- vagy metrómegálló nevét az adott üzlettel
- ◆ Reklámozzuk a városközpont üzleteit az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT reklámanyagain (például tegyük fel az üzletek logóit az autómentes

övezet térképére)

- ◆ Jelöljük ki helyet az áruszállításra, melyhez tiszta járműveket használunk
- ◆ Osszuk szét tömegközlekedési eszközökre szóló menetjegyeket az üzletekben
- ◆ Ösztönözzük arra az üzlettulajdonosokat, hogy foglalják el a gépjárművek kitiltása után felszabaduló közterületeket és árulják ott is a termékeiket (teraszokon vagy utcai standokon). Viszont ügyeljünk arra, hogy az Autómentes Nap ne forduljon át nagyszabású, marketing célokat szolgáló, kereskedelmi eseménnyé.

BÁRMIT IS SZERVEZ IDÉN A VÁROSUNK, NE FELEJTSÜK EL ...

Európai szinten biztosítani a szinergiát és azt az érzést kelteni az emberekben, hogy ők is egy globális mozgalom részesei, ezért ne feledkezzünk meg az alábbiakról:

- ◆ Következtesen alkalmazzuk a vizuális útmutatókat <http://www.mobilityweek.eu/communication-toolkit>
- ◆ Legyünk kreatívak, álljunk elő új intézkedésekkel és tevékenységekkel, és osszuk meg ezeket a nemzeti koordinátorunkkal vagy az európai titkársággal <http://www.mobilityweek.eu/contact>
- ◆ Népszerűsítsük a hashtag #mobilityweek-et és kövessük a hivatalos fiókokat az alábbi közösségi oldalakon:
Facebook www.facebook.com/EuropeanMobilityWeek vagy www.facebook.com/EMH.AMN
Twitter <https://twitter.com/mobilityweek> vagy https://twitter.com/EMH_hungary
Instagram <https://www.instagram.com/europeanmobilityweek> vagy www.instagram.com/emh_hungary
YouTube www.youtube.com/user/europeanmobilityweek
Flickr www.flickr.com/photos/europeanmobilityweek
- ◆ Használjuk a közösségi médiát az alábbi pontok észben tartásához:
 - ◆ csak a célközönség számára releváns tartalmakat osszuk meg
 - ◆ javítsuk a hibákat, de kellő tisztelettel (válasszuk el a tényeket a véleményektől)
 - ◆ folytassunk párbeszédet, beszéljünk a partnereink és támogatóink sikereiről
 - ◆ ne spammeljünk
 - ◆ ellenőrizzük a helyesírást és minden közzétételünk linkjét
 - ◆ ne ígérjünk meg semmilyen intézkedést, amire nem vagyunk

- felhatalmazva
- ◆ Küldjünk tájékoztató leveleket az érzékenyebb célcsoportok (üzlettulajdonosok, vállalkozások, az autómentes övezet(ek) lakói) számára, melyben értesítjük őket az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉTŐRŐL és meghívjuk őket, hogy vegyenek részt a szervezésben
 - ◆ Iratkozzunk fel a kéthavonta megjelenő e-Hírlevélre <http://www.mobilityweek.eu/newsletter>
 - ◆ Vonjuk be az önkormányzati dolgozókat a kampány szervezésébe, ösztönözzük őket arra, hogy minél több fenntartható közlekedési módot használjanak és indítsunk be fenntartható ingázási tervet számukra
 - ◆ Kössük össze a tevékenységeinket a kapcsolódó EU kezdeményezésekkel (EDWARD projekt – európai nap a közúti halálesetek megelőzéséért, Európai Sporthét, CIVITAS, Polgármesterek Szövetsége, stb.)
 - ◆ Használjunk egyéb, online elérhető hasznos forrást (szórólap, poszter, jó gyakorlatok útmutatója) <http://www.mobilityweek.eu/campaign-resources>

Az összes tájékoztató anyag rendelkezésre áll angolul. Ez a kézikönyv, az éves szórólap és poszter, valamint a kampányvideó az EU összes hivatalos nyelvén elérhető.

AZ EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT DÍJAI

Az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT díját olyan helyi önkormányzatok kaphatják meg, melyek az elmúlt EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT (szeptember 16-22.) során a legtöbbet tették a fenntartható mobilitásra való figyelemfelhívás terén.

A díjak 2017. óta kétféle kategóriában kerülnek kiosztásra: nagyobb önkormányzatok és kisebb önkormányzatok.

Célja a sikeres kampányok támogatása és a figyelem felhívása a fenntartható városi mobilitás területén végzett helyi részvétel szükségességére.

A döntősök egy rangos díjkiosztó ünnepségen vehetnek részt márciusban, Brüsszelben és különféle videóban és kiadványokban kerülnek bemutatásra.



A pályázás feltételei

Ugyanazok a feltételek érvényesek mindkét kategóriára.

Egy helyi önkormányzat akkor pályázhat az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT díjára, ha:

1. online regisztrált a www.mobilityweek.eu oldalon
2. benyújtotta az aláírt Kartát
3. „Aranyfokozatú résztvevő”, azaz mindhárom feltételt teljesítette:
az éves témához kapcsolódó tevékenységeket rendezett a kijelölt héten
legalább egy állandó intézkedést vezetett be a személyautó-használat csökkentése érdekében
megünnepelte az Autómentes Napot
4. a következő országok valamelyikében található: EU-28, EU tagjelölt országok, potenciális EU tagjelölt országok, melyek tagjai a stabilizációs és társulási folyamatnak, az Európai Gazdasági Térségnek (EGT) vagy az Európai Szabadkereskedelmi Társulásnak (EFTA). Ezek az országok a következők: Albánia, Ausztria, Belgium, Bosznia és Hercegovina, Bulgária, Horvátország, Ciprus, Cseh Köztársaság, Dánia, Egyesült Királyság, Észtország, Finnország, Franciaország, Görögország, Hollandia, Horvátország, Írország, Izland, Koszovo1, Lengyelország, Lettország, Liechtenstein, Litvánia, Luxemburg, Macedónia Volt Jugoszláv Köztársaság, Magyarország, Málta, Montenegró, Németország, Norvégia, Olaszország, Portugália, Románia, Spanyolország, Svájc, Svédország, Szerbia, Szlovákia, Szlovénia, Törökország.

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

Értékelési szempontok

Egy városi mobilitási szakértőkből álló, független zsűri az alábbiakat fogja értékelni:

1. Az éves témához kapcsolódó tevékenységek minősége
2. Az események akcióterve és a közösség bevonása
3. A kommunikációs stratégia
4. Az állandó intézkedés(ek) hatása
5. A helyi érdekelt felekkel kialakított partnerségek hatóköre

Jelentkezési folyamat

Egy helyi önkormányzat akkor pályázhat az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT díjára, ha:

- ◆ Kitöltötte az angol nyelvű jelentkezési űrlapot, melyben megadta a kért adatokat
- ◆ A kampány weboldalán jelzett módon beküldte a jelentkezési lapot
- ◆ Mellékelte az aláírt Karta digitális másolatát
- ◆ Csatolta az Autómentes Napon a gépjárműfogalom elől elzárt terület térképét
- ◆ Beküldte a következő kiegészítő anyagokat: (jó felbontású) képek, videók, kommunikációs eszközök és sajtóbeszámolók
- ◆ Fentieket szeptember 23. és október 23. között mind elküldte

Díjátadó ünnepség és díjazás

Az EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT díjátadó ünnepsége Brüsszelben kerül megrendezésre, az EU közlekedésért felelős biztosa részvételével. Ez általában márciusra esik. Az ünnepség alatt a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) is kiosztásra kerül.

A nyertes helyi önkormányzatok elkészíthetnek egy legfeljebb három perces promóciós videót, amelyben bemutatják az európai fenntartható városi közlekedés bajnokaként elért vívmányaikat.

KAPCSOLÓDÓ LINKEK

Az Európai Unió weboldala és dokumentumok

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

EU projektek és kezdeményezések

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

Helyi önkormányzatok, szervezetek és szakosodott vállalatok kezdeményezései

- ◆ BKK Budapest, launch of the FUTÁR tool: <https://bit.ly/2sMaf2L>
- ◆ FUTÁR tool: <http://futar.bkk.hu>
- ◆ Blue Bike: <https://www.blue-bike.be/en>
- ◆ City of Esch-sur-Alzette, Pedestrian signposting, <https://bit.ly/2BQIcC9>
- ◆ City of Paris, Paris respire: <https://bit.ly/2HxHWrQ>
- ◆ Hitch: <http://www.hitchit.co/>
- ◆ International Post Corporation, Parcel Lockers webpage: <https://bit.ly/2oyyKf7>
- ◆ MaaS Alliance: <https://maas-alliance.eu/>
- ◆ MaaS Global: <https://maas.global/>
- ◆ The Money Advice Service (car cost calculator): <https://bit.ly/1Ds8xRu>
- ◆ Le Moniteur Automobile (car cost calculator): <https://bit.ly/2HmdTUg>
- ◆ Mulhouse Alsace Agglomération, news item on Compte Mobilité: <https://bit.ly/2EZAu7s>
- ◆ RATT Timisoara, bike-sharing webpage: http://www.ratt.ro/velo_tm.html
- ◆ STIB Brussels, walking map: <https://bit.ly/2ZpuAHb>
- ◆ Street Life Festival 2018, Vienna, <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival>
- ◆ Swiss Federal Railways, Multimodal webpage: <https://bit.ly/2CMV6xz>
- ◆ Tisséo Toulouse, Pastel Card: <https://bit.ly/2I4sUPx>
- ◆ Transport for London (TfL), walking map: <https://bit.ly/1MIEkxp>
- ◆ UPS, trial of electric tricycles: <https://bit.ly/2F322NI>

EURÓPAIMOBILITÁSIHÉT

2019. SZEPTEMBER 16-22.

