**ТЕМАТИЧЕСКИЕ РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ**

Ежегодная тема EUROPEANMOBILITYWEEK (ЕНМ) на 2021 год – «Безопасность и здоровье при устойчивой мобильности» (Safe and Healthy with Sustainable Mobility). Выбор темы этого года отдает дань уважения трудностям, с которыми столкнулся весь мир во время пандемии COVID-19, отражены возможности для изменений, вытекающие из этого беспрецедентного кризиса в области здравоохранения.

Города разработали разные устойчивые меры реагирования на пандемию. В этом году ЕНМ отмечает достижения городов и, стремясь сохранить этот импульс. Тенденции, которые начались в прошлом году (повышение активной мобильности и использование мобильности с низким или нулевым уровнем выбросов), требуют дальнейшего продвижения.

*ЕНМ жива и работает*

Хотя проблемы COVID-19 были главной заботой транспортных агентств, городских чиновников, региональных администраций и частных предприятий, в 2020 году ЕНМ показала свои вторые по величине регистрационные номера за всю историю, в которых приняли участие почти 3тыс. городов и поселков в 53 странах. Теперь кампания направлена на то, чтобы побудить всех бывших и будущих участников присоединиться к 20-летию ЕНМ под лозунгом этого года «Двигайтесь устойчиво. Будьте Здоровы».

Людям рекомендуется поддерживать физическую и умственную форму, исследуя красоту своего города, региона или страны; и проявлять заботу об окружающей среде и здоровье других людей при выборе вида транспорта.

*Как вы можете участвовать?*

Местные органы власти, учебные заведения, предприятия и неправительственные организации (НПО) могут присоединиться к ЕНМ различными способами. Можно принять участие в течение основной недели кампании с 16 по 22 сентября и представить свои ДЕЙСТВИЯ, связанные с инициативами по устойчивой мобильности в течение всего года. Независимо от того, что вы делаете в области здорового, безопасного и устойчивого транспорта, поделитесь своими новостями в социальных сетях и секретариатом кампании. Проверьте веб-сайт кампании (www.mobilityweek.eu) и официальные каналы социальных сетей Facebook, Twitter и Instagram.

Добился ли ваш город, город, бизнес или НПО успехов в области устойчивой городской мобильности? Вы можете получить награду за отличную работу в рамках кампании ЕНМ. Ваша АКЦИЯ по МОБИЛЬНОСТИ может быть включена в вебинар на уровне ЕС и конкурс в социальных сетях, чтобы охватить еще более широкую аудиторию.

Мы также рекомендуем вам подать заявку на ежегодную премию за устойчивую городскую мобильность: премию EUROPEANMOBILITYWEEK для небольших и крупных муниципалитетов, Премию за планирование устойчивой городской мобильности (премия SUMP) и Премию ЕС за безопасность городских дорог. Награды ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ для небольших и крупных муниципалитетов отмечают выдающиеся достижения городов и поселков во время основной недели кампании (16-22 сентября).

Премия SUMP присуждается за выдающиеся достижения в области планирования устойчивой городской мобильности, основанного на Руководящих принципах SUMP Европейской комиссии.

Премия ЕС за безопасность дорожного движения в городах присуждается за образцовые и инновационные достижения местных властей в создании более безопасной городской среды. Более подробная информация доступна на веб-сайте кампании.

В этом году мы оглядываемся на два успешных десятилетия общеевропейской кампании, которая продолжает поддерживать местные инициативы в их усилиях по обеспечению безопасности, экологичности, инклюзивности и доступности городов. С начала тысячелетия тысячи учреждений, предприятий, НПО, городов и поселков присоединились к ЕНМ, чтобы помочь улучшить городскую среду.

В начале этого пути в ЕС было всего 15 государств-членов. Покупка билетов на поезд онлайн была новой концепцией, а смартфоны или мобильный интернет существовали только в наших самых смелых мечтах. 20 лет спустя мы можем путешествовать по городам с помощью единой оплаты, используя решения «Мобильность как услуга», или заказать такси одним нажатием кнопки через приложение для смартфона.

В качестве альтернативы мы можем сесть на общий электронный скутер. Мы можем перемещаться с помощью картографического приложения с поддержкой GPS, одновременно транслируя музыку через беспроводные наушники по всему Европейскому Союзу за небольшую часть прежней стоимости. Несмотря на то, что технологии изменили нашу жизнь в том, что касается городской мобильности, проблемы загрязнения окружающей среды и безопасной и устойчивой мобильности остаются прежними.

*Связь с другими инициативами ЕС*

В то время как ЕНМ проводится с 16 по 22 сентября каждого года, другие крупные инициативы ЕС также являются неотъемлемой частью европейского годового цикла, включая Зеленую неделю ЕС, Неделю устойчивой энергетики ЕС, Европейские Дни исследований и инноваций, Европейский год железных дорог, Европейскую неделю спорта и связанную с ней кампанию HealthyLifestyle4All и Европейскую неделю активного и здорового старения.

Эта европейская инициатива поддерживает использование общественного транспорта в качестве эффективного, доступного и низкоэмиссионного решения для мобильности для всех. Это твердое убеждение было проиллюстрировано видео #LovePublicTransport в разгар пандемии COVID-19.

ЕГМ тесно связана с Европейским годом железных дорог 2021 года, поскольку общая цель состоит в том, чтобы поощрять людей к устойчивому передвижению. Железная дорога является одним из самых безопасных и устойчивых видов транспорта на всем континенте. ЕНМ призывает участвующие города и поселки подключиться к Европейскому году железных дорог и продвигать железнодорожные перевозки в течение недели кампании.

Наша кампания также призывает города и поселки подписать Европейский пакт о климате и вместе строить более экологичную Европу. В рамках Европейского зеленого курса Пакт предоставляет платформу для обмена информацией, обсуждения и принятия мер в связи с климатическим кризисом, а также для оказания поддержки европейским инициативам и климатическим движениям в целях роста и консолидации.

*Темы этого года*

В соответствии с темой этого года «Безопасность и здоровье при устойчивой мобильности» (Safe and Healthy with Sustainable Mobilitу), четырьмя основными темами являются психическое и физическое здоровье, безопасность и ответ на COVID-19. В следующем разделе вы найдете краткое изложение фактов и цифр, а также примеры наилучшей практики, относящиеся к каждой из этих тем. Неслучайно психическое здоровье является приоритетной темой, поскольку EНМ выступает за более пристальное внимание к взаимосвязи между психическим здоровьем и городской мобильностью, проблеме, которая становится все более важной во время пандемии.

Еще одной приоритетной темой является физическое здоровье, которое включает в себя воздействие загрязнения воздуха и шума, а также преимущества активной мобильности. Тема безопасности освещает последние события, касающиеся транспортной безопасности, интеграции людей с ограниченной мобильностью и широких мер по обеспечению безопасности дорожного движения в городской среде. В этом разделе также отмечена реакция городских администраций на пандемию COVID-19, в которой основное внимание уделяется позитивным последствиям пандемии, связанным с городской мобильностью, и важности восстановления доверия к общественному транспорту.

*Психическое Здоровье*

Психическое здоровье является одной из основных тем и подчеркивает аспект, которым часто пренебрегают: транспорт может влиять на состояние психического здоровья и благополучия людей, поскольку позволяет:

людям общаться и поддерживать отношения с другими людьми, получать доступ к профессиональным и образовательным возможностям, а также к досуговым мероприятиям за пределами своих домов и обеспечивает им большую гибкость.

вести активный образ жизни пожилым людям в их сообществе, и исследования показывают, что политика в области транспорта, учитывающая возраст (например, бесплатные проездные на автобус), связана с увеличением использования общественного транспорта пожилыми людьми и уменьшением депрессивных симптомов и чувства одиночества.

Это было подчеркнуто как важный фактор во время Европейской недели активного и здорового старения. Кроме того, было показано, что более короткое время в пути улучшает самочувствие, в то время как поездки на работу продолжительностью от 60 до 90 минут[[1]](#footnote-1) оказывают наиболее негативное влияние на него.

Беспокойство из-за большого скопления людей или недостаточной информации о путешествиях может привести к ухудшению психического состояния. Способность передвигаться всегда играла существенную роль в здоровой и полноценной жизни. В связи с пандемией города должны работать еще усерднее, чтобы создать городские районы, в которых жители могли бы передвигаться устойчиво и безопасно, когда им заблагорассудится.

*Поездки на работу, длящиеся от 60 до 90 минут, оказывают наиболее негативное влияние на самочувствие.*

*Активная мобильность оказывает существенное влияние на здоровье*

Помимо укрепления здоровья людей, езда на велосипеде и ходьба также невероятно полезны для ума. Несколько исследований показывают, что активная подвижность уменьшает депрессию, тревогу и другие проблемы с психическим здоровьем. Выполнение физических упражнений при ходьбе или езде на велосипеде увеличивает приток крови, высвобождает эндорфины и снижает общий уровень стресса.

Даже 30-минутная пешая или велосипедная прогулка в день может помочь укрепить психическое здоровье.[[2]](#footnote-2) Это может улучшить общее настроение, а также качество сна и уменьшить стресс, беспокойство и усталость. Физически активные люди имеют до 30% сниженный риск[[3]](#footnote-3) впасть в депрессию, и сохранение активности помогает тем, кто находится в депрессии, восстановиться.

Города[[4]](#footnote-4), которые поддерживают велосипедные и пешеходные кампании, как правило, счастливы, здоровы, образованны и экономически стабильны. Эти показатели в основном касаются образа жизни людей, которые часто используют устойчивые и здоровые виды передвижений в своей повседневной жизни. Большинство местных органов власти, которые понимают важность интеграции активной мобильности в местный план мобильности, применяют другие инновационные социальные подходы. Жители городов, где популярны велосипедные и пешие прогулки, могут присоединяться и общаться с единомышленниками. Езда на велосипеде и пешие прогулки помогают воспитывать дух сообщества и чувство единства.

*Доступный транспорт для социальной интеграции и участия*

Растущая недоступность городов приводит к джентрификации столичных территорий и их окрестностей. Пригороды, доступ в которые зависит исключительно от автомобилей, могут сделать маргиналами тех, у кого нет автомобилей, особенно молодежь и пожилых людей.

Социальная изоляция[[5]](#footnote-5) и отсутствие взаимодействия с сообществом связаны с ухудшением состояния здоровья. Исследования показывают четкую и значительную связь между уровнями поездок/активности и риском социальной изоляции. Повышение мобильности, вероятно, снизит риск социальной изоляции. Усовершенствования общественного транспорта, позволяющие совершать новые поездки, недооцениваются, и общая ценность общественного транспорта заслуживает более высокого признания.

Как рекомендовано[[6]](#footnote-6) C40 Cities (всемирная сеть городов с общим климатическим подходом для ограничения глобального потепления), города должны использовать сетевой подход для создания доступной и недорогой системы общественного транспорта, изучая физическое планирование, комплексную политику тарифов и операции.

Исследование[[7]](#footnote-7) показывает, что люди, которые оценивают общественный транспорт как «хороший», почти в три раза чаще, чем те, кто оценивает его как «плохой», могут получить доступ к государственным услугам, таким как здравоохранение, супермаркеты или образование. Они также реже сообщают о чувстве напряжения, неудовлетворенности жизнью или проблемах с психическим здоровьем.

Помимо массового общественного транспорта, активный и немоторизованный транспорт играет важную роль в повышении социальной интеграции и благосостояния. Благоприятные для пешеходов районы поощряют пешие прогулки и езду на велосипеде, обеспечивая взаимодействие между соседями и повышая чувство общности у жителей, тем самым обеспечивая как психическое, так и физическое здоровье. Зоны отдыха в городской среде (парки, зеленые насаждения, зоны, свободные от пешеходов и автомобилей)

Исследование[[8]](#footnote-8) последовательно определяет связи между зелеными насаждениями и позитивным психическим здоровьем и благополучием. Опрос 10 тыс. человек в Великобритании показал, что общины, проживающие в зеленых городских районах, сообщали о более низком психическом расстройстве и более высоком уровне благополучия после корректировки на социально-экономические различия на индивидуальном и региональном уровнях.

*Даже 30-минутная пешая или велосипедная прогулка в день могут помочь укрепить психическое здоровье*

Центр психического здоровья и городского дизайна в Великобритании выделяет четыре ключевые темы возможностей для психического здоровья, обобщенные аббревиатурой GAPS: (Green places, Active places, Prosocial places, and Safe places. Зеленые, Активные, Просоциальные и Безопасные места). Существует четкая связь между доступными зелеными насаждениями и позитивным психическим здоровьем, а также благополучием. Зеленые зоны в непосредственной близости от места жительства могут улучшить настроение и послужить мотивацией для занятий спортом и инициирования естественных взаимодействий[[9]](#footnote-9). Люди должны сталкиваться с городской природой во время своей повседневной жизни, с такими функциями, как зоны с низким уровнем выбросов, сокращение парковочных мест за счет превращения их в зеленые зоны и большие, пригодные для прогулок пространства, где можно заниматься спортом и общаться

*Общины, проживающие в более зеленых городских районах, с большей вероятностью сообщат о меньшем психическом расстройстве и более высоком уровне благополучия*

*Борьба с Шумом и Загрязнением Воздуха*

«Чрезмерный шум[[10]](#footnote-10) серьезно вредит здоровью человека и мешает повседневной деятельности людей в школе, на работе, дома и в свободное время. Это может нарушить сон, вызвать сердечно-сосудистые и психофизиологические эффекты, снизить работоспособность и спровоцировать реакции раздражения и изменения в социальном поведении», – говорится во Всемирной организации здравоохранения. 20% всего населения Европы[[11]](#footnote-11) в течение длительного времени подвергаются воздействию шума, который наносит вред их здоровью.

Это соответствует более чем 100 миллионам человек в Европе. Ежегодно из-за шумового загрязнения теряется более 1,6 миллиона здоровых лет жизни – второе по величине экологическое бремя в Европе после загрязнения воздуха. Каждый пятый европеец регулярно подвергается воздействию шума ночью, который может нанести значительный ущерб здоровью. Европейские инициативы, такие как Зеленая неделя ЕС, которая проходит с 3 мая по 13 июня этого года в различных европейских странах, направлены на повышение осведомленности об этих опасностях для здоровья[[12]](#footnote-12).

В настоящее время дорожное движение[[13]](#footnote-13) вносит существенный вклад в концентрацию загрязнителей воздуха в европейских городах. Несмотря на то, что европейские стандарты выбросов для транспортных средств (Euronorms) снижают выбросы выхлопных газов, что положительно скажется на качестве воздуха в период до 2030 года, концентрации NO2 и ТЧ будут продолжать оказывать негативное влияние. Уровни воздействия этих загрязнителей высоки в городах, где мы наблюдаем наибольшее воздействие загрязнения воздуха на здоровье населения. Загрязнители атмосферного воздуха[[14]](#footnote-14), главным образом твердые частицы и оксиды азота, связаны с плохим психическим здоровьем, вызывающим появление депрессивных симптомов и ухудшение чрезмерно депрессивных состояний в случае длительного воздействия.

Учреждения ЕС стремятся пересмотреть Директиву о качестве воздуха, законодательство ЕС, которое датируется 2004 годом. В рамках Европейского «Зеленого курса» обсуждается пересмотр пороговых значений выбросов, с тем чтобы они более тесно соответствовали рекомендациям ВОЗ. Этот обзор будет основан на Втором отчете о перспективах чистого воздуха, который был опубликован в начале 2021 года. Это позволит значительно снизить пороговые значения выбросов в Европе в ближайшие 15 лет[[15]](#footnote-15).

*20% населения Европы подвержено долгосрочному вредному уровню шума*

*НАИЛУЧШАЯ ПРАКТИКА*

Существует много возможностей для проектирования городов таким образом, чтобы интегрировать физическую активность в повседневную жизнь людей, чтобы улучшить психическое состояние. От содействия доступному, удобному, безопасному, активному транспорту до размещения тренажерных залов на открытом воздухе можно предпринять действия, которые помогут интегрировать физические упражнения и социальное взаимодействие для укрепления психического здоровья.

Людям выгодно чувствовать себя в безопасности и комфортно, передвигаясь по своему району, и городской дизайн может внести большой вклад. Надлежащее уличное освещение и видеонаблюдение, четкие ориентиры, которые помогают людям с деменцией ориентироваться в своем районе, и ориентированный на человека дизайн жилых, коммерческих и промышленных маршрутов являются хорошими примерами важного вмешательства в городской дизайн.

*Предоставление Пространства*

В ходе кампании ЕНМ за последние 20 лет был организован широкий спектр местных мероприятий, направленных на популяризацию пеших и велосипедных прогулок в городских районах. Местные власти организуют Дни без автомобилей, закрыв часть центра города для личных транспортных средств и используя освободившееся пространство для различных мероприятий в целях содействия устойчивой городской мобильности.

Город Варна в Болгарии организовал День без автомобилей в 2020 году, когда движение на главной набережной было запрещено на один день, а улицы стали развлекательными зонами для местных жителей, чтобы они могли активно проводить время вместе. Вместе с болгарским городом тысячи городов по всей Европе и за ее пределами организовали Дни без автомобилей и аналогичные мероприятия по сокращению трафика в рамках кампании, чтобы подчеркнуть нехватку места для активной мобильности и социального взаимодействия.

Научно-инновационный проект «Horizon 2020 MORE» разрабатывает концепции дизайна, которые поощряют уличную активность и снижают доминирование трафика за счет учета потребностей всех участников дорожного движения, включая активных пользователей мобильной связи и пешеходов. MORE[[16]](#footnote-16) рассматривает улицы как «экосистемы» в пилотных городах, таких как Будапешт, Констанца и Лиссабон, и тестирует инструменты проектирования дорожного пространства для различных целей, таких как передвижение, а также шоппинг, общение и развлекательные мероприятия.

*15-минутный город*

«15-минутный город»[[17]](#footnote-17) дает людям возможность удовлетворить потребности в нескольких минутах ходьбы или езды на велосипеде от своего дома. Это означает воссоединение людей с их местным районом и децентрализацию городской жизни и услуг. Концепция 15-минутного города возникла в Париже, городская администрация стремится предложить парижанам то, что им нужно на их пороге или рядом с ним, чтобы обеспечить «экологическую трансформацию» столицы в совокупность районов. Это уменьшит загрязнение и стресс, создает социально и экономически смешанные районы, чтобы улучшить общее качество жизни жителей и гостей.

The city of Vitoria-Gasteiz in Spain awarded the European Green Capital18 in 2012 has been working for decades on creating green zones in its city centre and a Green Belt around it. 98% of residents live within 3km of the Green Belt, a large-scale project connecting green space surrounding the entire city. The Green Belt not only became a biodiversity hotspot, but also a popular recreational destination, providing space for physical activity, social gatherings, and interaction with nature, such as birdwatching and organic farming. Vitoria-Gasteiz’s greening measures go hand in hand with policies for more sustainable forms of transport.

Город Витория-Гастейс в Испании удостоен звания Европейской зеленой столицы[[18]](#footnote-18) в 2012 году, десятилетиями работал над созданием зеленых зон в центре города и Зеленого пояса вокруг него. 98% жителей живут в пределах 3 км от Зеленого пояса, крупномасштабного проекта, соединяющего зеленые насаждения, окружающие весь город. Зеленый пояс стал не только центром биоразнообразия, но и популярным местом отдыха, предоставляя пространство для физической активности, общественных встреч и взаимодействия с природой, таких как наблюдение за птицами и органическое сельское хозяйство. Меры по озеленению Витории-Гастейс идут рука об руку с политикой в области более устойчивых видов транспорта.

Some cities in Sweden plan to go even further and become 1-minute cities. The idea19 started in Stockholm, but other cities in the country plan to join the initiative, which involves placing prefabricated wooden furniture in vacant parking spots on the streets. The local community even has a say in the design and development process of the furniture. This activity fosters a sense of belonging to a community and helps to shape the neighbourhood by reclaiming the streets from motorised traffic.

Некоторые города Швеции планируют пойти еще дальше и стать городами на 1 минуту. Идея[[19]](#footnote-19)зародилась в Стокгольме, но другие города страны планируют присоединиться к инициативе, которая предполагает размещение сборно-разборной деревянной мебели на свободных парковочных местах на улицах. Местное сообщество даже имеет право голоса в процессе проектирования и разработки мебели. Эта деятельность развивает чувство принадлежности к сообществу и помогает формировать окрестности, освобождая улицы от автомобильного движения.

*Traffic Noise & Air Pollution Reduction Strategies*

The EU-funded project, Phenomena (Assessment of Potential Health Benefits of Noise Abatement Measures in the EU) is working to identify measures20 that reduce the health burden of environmental noise. Their initial findings suggest the effects of excessive noise pollution should be integrated into urban planning.

Potential solutions include speed reduction strategies for entire urban areas or using commercial buildings as noise barriers. The shift towards noise-prevention, such as supporting sustainable modes of transport like walking and cycling, is crucial to achieve the necessary long-term noise reduction. Solutions include Urban Vehicle Access Regulations, pedestrian zones, reduction of speed limits in urban areas and enabling the use of active mobility.

Стратегии Снижения Транспортного Шума и Загрязнения Воздуха

Финансируемый ЕС проект «Phenomena» (Assessment of Potential Health Benefits of Noise Abatement Measures in the EU, Оценка потенциальной пользы для здоровья от мер по снижению шума в ЕС) работает над определением мер[[20]](#footnote-20), которые снижают бремя экологического шума для здоровья. Их первоначальные выводы предполагают, что последствия чрезмерного шумового загрязнения должны быть интегрированы в городское планирование.

Потенциальные решения включают стратегии снижения скорости для целых городских районов или использование коммерческих зданий в качестве шумовых барьеров. Переход к профилактике шума, такой как поддержка устойчивых видов транспорта, таких как пешие и велосипедные прогулки, имеет решающее значение для достижения необходимого долгосрочного снижения уровня шума. Решения включают в себя Правила доступа городских транспортных средств, пешеходные зоны, снижение ограничений скорости в городских районах и обеспечение возможности использования активной мобильности.

The EU-funded Interreg project CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning) developed and promoted cycle highways as an effective and cost-efficient low carbon solution for commuting to and from urban employment poles.

The project developed solutions that can help cities and regions to establish cycle highways as a new mobility product. Such solutions can overcome the physical and behavioural barriers that prevent commuters from using cycle highways and maximise synergies between cycle highways and other means of transport21. Reducing air pollution derived from transport in urban areas is mainly achieved by limiting or banning polluting traffic.

Финансируемый ЕС проект Interreg CHIPS (Cycle Highways Innovation for smarter People Transport and Spatial Planning, Инновации в области велосипедных автомагистралей для более разумного транспорта и территориального планирования) разработал и продвигал велосипедные магистрали как эффективное и экономичное низкоуглеродистое решение для поездок на работу в города и обратно.

В рамках проекта были разработаны решения, которые могут помочь городам и регионам создать велосипедные магистрали в качестве нового продукта мобильности. Такие решения могут преодолеть физические и поведенческие барьеры, которые мешают пассажирам пользоваться велосипедными магистралями, и максимизировать синергию между велосипедными магистралями и другими видами транспорта[[21]](#footnote-21). Сокращение загрязнения воздуха, вызываемого транспортом в городских районах, в основном достигается за счет ограничения или запрета загрязняющего движения.

Barcelona’s “superblocks” concept of carving out islands of car-free space by redirecting traffic around multi-block areas, shows significant reductions in noise and air pollution in the city since their introduction in 2016. The local authority now plans a major extension of the concept, and over the next decade Barcelona plans to convert its entire central area into a greener, pedestrian and cycle-friendly area almost totally cleared of private vehicles.

Концепция барселонских “суперблоков”, предусматривающая создание островков свободного от автомобилей пространства путем перенаправления движения вокруг многоквартирных районов, показывает значительное снижение уровня шума и загрязнения воздуха в городе с момента их введения в 2016 году. В настоящее время местные власти планируют значительное расширение концепции, и в течение следующего десятилетия Барселона планирует превратить всю свою центральную площадь в более зеленую, пешеходную и велосипедную зону, почти полностью очищенную от частных транспортных средств.

Other efforts were made in the Spanish capital of Madrid by implementing a low-emission zone (LEZ), as part of its Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). The drastic impact resulted in a 15% reduction of nitrogen dioxide pollution in just three months after establishing the LEZ22.

Several Romanian cities, including Iași, Sibiu, Sighetu Marmației, Suceava, Târgu Mureș and Pitești ordered modern, zero-emission e-buses recently as municipalities adopt greener solutions to extend their public transport fleet and offer a more extensive service to locals. According23 to newly released research from C40, substantial green investments in public transport can reduce air pollution derived from transport by up to 45% and cut urban transport emissions by more than half by 2030.

Другие усилия были предприняты в столице Испании Мадриде путем внедрения зоны с низким уровнем выбросов (LEZ) в рамках Плана устойчивой городской мобильности (SUMP). Резкое воздействие привело к сокращению загрязнения диоксидом азота на 15% всего за три месяца после создания LEZ[[22]](#footnote-22).

Несколько румынских городов, в том числе Яссы, Сибиу, Сигету-Мармацеи, Сучава, Тыргу-Муреш и Питешти, недавно заказали современные электробусы с нулевым уровнем выбросов, поскольку муниципалитеты принимают более экологичные решения для расширения своего парка общественного транспорта и предлагают более широкий спектр услуг местным жителям. Согласно[[23]](#footnote-23) недавно опубликованным исследованиям C40, значительные «зеленые» инвестиции в общественный транспорт могут снизить загрязнение воздуха, вызванное транспортом, до 45% и сократить выбросы городского транспорта более чем наполовину к 2030 году.

Based on the European Commission’s new Sustainable and Smart Mobility Strategy, 100 European cities will turn climate neutral and at least 100 million zero-emission vehicles will be in operation on European roads to meet air quality and climate targets across the continent as part of the European Green Deal.

Основываясь на новой Стратегии Европейской комиссии по устойчивой и разумной мобильности, 100 европейских городов станут климатически нейтральными, и по меньшей мере 100 миллионов автомобилей с нулевым уровнем выбросов будут эксплуатироваться на европейских дорогах для достижения целевых показателей качества воздуха и климата по всему континенту в рамках Европейского зеленого соглашения.

***Physical Health***

In a long tradition of promoting active mobility as part of the EUROPEANMOBILITYWEEK agenda, physical health is another core component of sustainable urban mobility. Furthermore, the minimisation of traffic-related negative externalities like tailpipe emissions also plays a significant role.

***Физическое Здоровье***

В соответствии с давней традицией поощрения активной мобильности в рамках повестки дня ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ физическое здоровье является еще одним ключевым компонентом устойчивой городской мобильности. Кроме того, значительную роль также играет минимизация негативных внешних факторов, связанных с дорожным движением, таких как выбросы выхлопных труб.

*Air quality*

The detrimental impact of air pollution is supported by recent studies of the World Health Organisation (WHO), which estimates that 376.000 premature deaths in the EU27+UK were directly caused by fine particle pollution on an annual basis. Nevertheless, the number of pollution-related deaths was halved in the last 30 years. One can observe significant changes related to the reduction of air pollution, the use of active mobility solutions, new modes of transport, such as electric bikes, as well as efforts to increase urban pedestrian zones and green spaces.

*Качество воздуха*

Пагубное воздействие загрязнения воздуха подтверждается недавними исследованиями Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), которая подсчитала, что 376 000 преждевременных смертей в ЕС27+Великобритании были непосредственно вызваны загрязнением мелкодисперсными частицами на ежегодной основе. Тем не менее, за последние 30 лет число смертей, связанных с загрязнением окружающей среды, сократилось вдвое. Можно наблюдать значительные изменения, связанные со снижением загрязнения воздуха, использованием решений для активной мобильности, новыми видами транспорта, такими как электрические велосипеды, а также усилиями по увеличению городских пешеходных зон и зеленых насаждений.

European cities, such as Copenhagen and Amsterdam, have pledged to replace the entire public transport fleet with electric vehicles by 2030. Furthermore, the city of Vienna opted for the use of alternatively fuelled buses in combination with policies encouraging the use of public transport, which raised the modal share of public transport to 39%, while it causes only 6% of the city’s transport-related CO2 emissions.

Европейские города, такие как Копенгаген и Амстердам, обязались заменить весь парк общественного транспорта электромобилями к 2030 году. Кроме того, город Вена выбрал использование автобусов, работающих на альтернативном топливе, в сочетании с политикой, поощряющей использование общественного транспорта, в результате чего доля общественного транспорта в разных видах транспорта возросла до 39%, в то время как на него приходится всего 6% выбросов CO2, связанных с транспортом в городе[[24]](#footnote-24).

*Cycle commuters have a 46% lower risk of developing heart disease and a 45% lower risk of developing cancer*

*BIke sales have increased six-fold in one decade 6x The 65-69 age group has the highest number of e-bikes*

*У велосипедистов на 46% ниже риск развития сердечных заболеваний и на 45% ниже риск развития рака*

*Продажи велосипедов выросли в шесть раз за одно десятилетие в 6 раз. В возрастной группе 65-69 лет наибольшее количество электронных велосипедов*

*Active mobility*

Active mobility in place of passenger vehicles can have two positive effects: enhance physical health and reduce tailpipe emissions. A five-year British study concluded that cycle commuters had a 52% lower risk of dying from heart disease and a 40% lower risk of dying from cancer. Test subjects were also found to have a 46% lower risk of developing heart disease and a 45% lower risk of developing cancer at all25.

*Активная мобильность*

Активная мобильность вместо пассажирских транспортных средств может иметь два положительных эффекта: улучшить физическое здоровье и снизить выбросы выхлопных газов. Пятилетнее британское исследование показало, что у пассажиров, путешествующих на велосипеде, риск смерти от сердечных заболеваний был на 52% ниже, а риск смерти от рака-на 40%. У испытуемых также был обнаружен на 46% более низкий риск развития сердечных заболеваний и на 45% более низкий риск развития рака вообще[[25]](#footnote-25).

In economic terms, a sedentary lifestyle is not only detrimental to the health, but also brings an overall economic loss of over €80 billion per year to the European Union26. The EU’s Beating Cancer Plan aims to reduce cancer deaths due to environmental pollution besides other risk factors. The Plan interacts closely with the Green Deal and its Zero Pollution Action Plan to step up actions in Member States against pollutants to achieve cleaner air by improved monitoring, modelling and targeted air quality plans27.

С экономической точки зрения малоподвижный образ жизни не только наносит ущерб здоровью, но и приносит общий экономический ущерб Европейскому союзу в размере более 80 миллиардов евро в год[[26]](#footnote-26). План ЕС по борьбе с раком направлен на снижение смертности от рака из-за загрязнения окружающей среды, помимо других факторов риска. План тесно взаимодействует с "Зеленым курсом" и его Планом действий по нулевому загрязнению, направленным на активизацию действий в государствах-членах по борьбе с загрязнителями для достижения более чистого воздуха за счет улучшения мониторинга, моделирования и целевых планов по качеству воздуха[[27]](#footnote-27).

Reduced mobility can also have significant impact for older people, a challenge that has been identified by the EU Week of Active and Healthy Ageing. Furthermore, this European initiative is tackling the problem with the EU-funded ‘Connected Vitality’ Project. A closer look is taken at cycling within the framework of EUROPEANMOBILITYWEEK. In addition to structural changes, technological advancement can also foster active mobility. Many older people find cycling physically more demanding, so an increase in available electric bikes at more accessible prices can benefit this age group. An overall increase in demand can be observed as sales have increased six-fold in one decade and are predicted to double again from 2020 until 202528.

Ограниченная мобильность также может оказать значительное влияние на пожилых людей, и эта проблема была определена Неделей активного и здорового старения ЕС. Кроме того, эта европейская инициатива решает проблему с финансируемым ЕС проектом "Подключенная жизнеспособность" (Connected Vitality).

Более пристальное внимание уделяется велоспорту в рамках ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ. В дополнение к структурным изменениям технологический прогресс также может способствовать активной мобильности. Многие пожилые люди считают, что езда на велосипеде физически более требовательна, поэтому увеличение количества доступных электрических велосипедов по более доступным ценам может принести пользу этой возрастной группе. Общий рост спроса можно наблюдать, поскольку продажи выросли в шесть раз за одно десятилетие и, по прогнозам, снова удвоятся с 2020 по 2025 год[[28]](#footnote-28).

According to recent studies from Germany, the 65–69-year age group has the highest number of e-bikes with 16%. Half of all electric bike trips in Germany are made by people over 60, 29% of all e-bike trips are made by people aged 70 and over. The daily distances covered with electric bikes by the mentioned age groups are four to eight kilometres higher than with ‘normal’ bicycles, which is a 70% increase29.

Согласно недавним исследованиям из Германии, в возрастной группе 65-69 лет наибольшее количество электрических велосипедов-16%. Половину всех поездок на электрических велосипедах в Германии совершают люди старше 60 лет, 29% всех поездок на этих велосипедах совершают люди в возрасте 70 лет и старше. Ежедневные расстояния, преодолеваемые на электрических велосипедах указанными возрастными группами, на четыре-восемь километров выше, чем на "обычных" велосипедах, что на 70% больше[[29]](#footnote-29).

*Micro-mobility*

Besides electric bikes, another recent trend is free-floating bikes and electric scooters in inner cities across Europe – known as micro-mobility solutions. These can be considered a quick and clean solution to reduce emissions in inner cities while providing a fast alternative to get from A to B in urban environments. Interreg assessments in Bucharest indicate that the local e-scooter provider ‘Flow’ claims that each vehicle reduces the emissions by up to 3,500 kg of carbon during its lifecycle30.

Whether or not such numbers can be achieved depends on the durability and the duration of use. According to one study, e-scooters only have an active use time of 28 days until they are scrapped. Nevertheless, it must be emphasised that e-bikes or e-scooters have zero tailpipe emissions and upgrade the mobility offer in urban environments. As long as vehicles are maintained and repaired and are collected in an eco-friendly way, these solutions31 can offer a viable alternative32.

*Микромобильность*

Помимо электрических велосипедов, еще одной недавней тенденцией являются свободно плавающие велосипеды и электрические скутеры в городах по всей Европе, известные как решения для микромобилей. Их можно считать быстрым и чистым решением для сокращения выбросов в городских районах, обеспечивая при этом быструю альтернативу для перемещения в городских условиях из пункта А в пункт В. Оценки Interreg в Бухаресте показывают, что местный поставщик электронных скутеров "Flow" утверждает, что каждое транспортное средство снижает выбросы до 3500 кг углерода в течение своего жизненного цикла[[30]](#footnote-30).

Можно ли достичь таких показателей или нет, зависит от долговечности и продолжительности использования. Согласно одному исследованию, время активного использования электронных скутеров составляет всего 28 дней, пока они не будут утилизированы. Тем не менее, следует подчеркнуть, что электронные велосипеды или электронные скутеры имеют нулевые выбросы выхлопных газов и повышают мобильность в городских условиях. До тех пор, пока транспортные средства обслуживаются и ремонтируются, а также собираются экологически чистым способом, эти решения[[31]](#footnote-31) могут предложить жизнеспособную альтернативу[[32]](#footnote-32).

*Reducing emissions in inner cities*

Emission reduction in European inner cities is beneficial for a healthy life. One great example, which was also recognised as an exemplary MOBILITYACTION of EUROPEANMOBILITYWEEK, is the Park & Ride initiative of Q-Park. This private Belgian parking provider offers over 50% discount on parking at ‘Antwerp Berchem’ train station every weekend. The parking facility is conveniently located at the ring road, to reduce passenger car use in the city centre33.

*Сокращение выбросов в городских районах*

Сокращение выбросов в городских районах Европы полезно для здорового образа жизни. Одним из замечательных примеров, который также был признан образцовой АКЦИЕЙ МОБИЛЬНОСТИ ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ, является инициатива Q-Park " Park & Ride ". Этот частный бельгийский поставщик услуг парковки предлагает более чем 50% скидку на парковку на железнодорожном вокзале "Антверпен Берхем" каждые выходные. Парковка удобно расположена на кольцевой дороге, чтобы сократить использование легковых автомобилей в центре города[[33]](#footnote-33).

*Limiting car access to inner cities*

Temporary or permanent Urban Vehicle Access Regulations (UVARs) are another measure to limit car traffic in inner cities. These range from temporary restrictions to a limitation to low-emission vehicles in certain zones or even an access ban on all private vehicles in specific areas. Whereas setting up an UVAR can be a lengthy process, smaller and quicker solutions are available. Bordeaux and Paris have set up a strategy for a car-free day the first Sunday of each month throughout 2021 by implementing car-free zones in specific areas. From January to March, the concept is tested in the Western part of the Bordeaux city centre. From April onwards, the zone is extended towards the North and South.

*Ограничение доступа автомобилей во внутренние города*

Временные или постоянные правила доступа к городским транспортным средствам (UVARs) являются еще одной мерой по ограничению автомобильного движения в городских районах. Они варьируются от временных ограничений до ограничения транспортных средств с низким уровнем выбросов в определенных зонах или даже запрета на доступ всех частных транспортных средств в определенных районах. В то время как настройка UVAR может быть длительным процессом, доступны меньшие и более быстрые решения. Бордо и Париж разработали стратегию для дня без автомобилей в первое воскресенье каждого месяца в течение 2021 года, внедрив зоны, свободные от автомобилей, в определенных районах. С января по март концепция тестируется в западной части центра Бордо. С апреля и далее зона расширяется в северном и южном направлениях.

Rules apply between 10am and 6pm or 7pm. This regular event ensures predictability and avoids significantly affecting traffic flow on a larger scale34.

The Polish city of Krakow changed its parking rules for several city squares. These changes were met with protests by shop owners and car-park operators. This hostile position changed over the course of several months as the shop and car-park owners did not encounter any significant economic losses and people tended to spend more time in the restructured area.

Правила действуют с 10 утра до 6 вечера или 7 вечера. Это регулярное мероприятие обеспечивает предсказуемость и позволяет избежать значительного влияния на транспортный поток в более крупном масштабе[[34]](#footnote-34).

Польский город Краков изменил правила парковки на нескольких городских площадях. Эти изменения были встречены протестами владельцев магазинов и операторов парковок. Однако враждебная позиция изменилась в течение нескольких месяцев, поскольку владельцы магазинов и парковок не понесли каких-либо значительных экономических потерь, и люди, как правило, проводили больше времени в реконструированном районе.

Over 75% of people polled do not want to return to the previous scenario. They emphasised that they are ‘especially happy with the absence of cars in these areas, while also enjoying the structural landscaping, historic buildings, and general atmosphere’. These examples from the above-mentioned cities are just a small share of the collective efforts made by European cities to decarbonise35

Более 75% опрошенных не хотят возвращаться к предыдущему сценарию. Они подчеркнули, что "особенно довольны отсутствием автомобилей в этих районах, а также наслаждаются ландшафтным дизайном, историческими зданиями и общей атмосферой". Эти примеры из вышеупомянутых городов являются лишь небольшой частью коллективных усилий европейских городов по декарбонизации.[[35]](#footnote-35)

*Combining measures within a Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)*

The development of a SUMP, which is is a long-term, all- encompassing integrated mobility plan for the entire functional urban area, provides clear long-term goals by examining the mobility challenges in a holistic way, while addressing the overall transport mix to reduce externalities that are harmful to people and the environment.

The City of Budapest emphasised the importance of a SUMP as the key to a more harmonised approach by different stakeholders from municipal departments and state representatives to transport companies. This coordination guarantees the collective support needed for the implementation of a SUMP36. More information about SUMPs is published on the ELTIS platform and within the guidelines for developing and implementing SUMPs.

*Объединение мер в рамках Плана устойчивой городской мобильности (SUMP)*

Разработка SUMP, который является долгосрочным, всеобъемлющим интегрированным планом мобильности для всего функционального городского района, обеспечивает четкие долгосрочные цели путем комплексного изучения проблем мобильности при одновременном рассмотрении общей транспортной структуры для уменьшения внешних факторов, которые вредны для людей и окружающей среды.

Город Будапешт подчеркнул важность SUMP как ключа к более согласованному подходу различных заинтересованных сторон, от муниципальных департаментов и представителей государства до транспортных компаний. Эта координация гарантирует коллективную поддержку, необходимую для внедрения SUMP[[36]](#footnote-36). Дополнительная информация о SUMP опубликована на платформе ELTIS и в руководстве по разработке и внедрению SUMP.

*Liberating space for active mobility*

Physical activity can be encouraged by providing green urban areas that offer space for jogging, yoga or to enjoy nature and sunshine - and help to reduce the surface temperature of asphalt streets or buildings, as trees and larger bushes provide shade. Examples from Gothenburg, Sweden, show that the temperature in a city park was 4°C lower than in the built-up urban area. Furthermore, trees and other greenery reduce CO2 levels, provide a natural habitat for animals, and even increase the value of the surrounding property.

*Освобождение пространства для активной мобильности*

Физическую активность можно поощрять, создавая зеленые городские районы, которые предлагают пространство для бега трусцой, йоги или для наслаждения природой и солнечным светом - и помогают снизить температуру поверхности асфальтированных улиц или зданий, так как деревья и большие кустарники обеспечивают тень. Примеры из Гетеборга, Швеция, показывают, что температура в городском парке была на 4°C ниже, чем в застроенном городском районе. Кроме того, деревья и другая зелень снижают уровень CO2, обеспечивают естественную среду обитания для животных и даже повышают стоимость окружающей собственности.

Another example comes from Paris. The French capital aims to capitalise on the opportunities for urban greening by planting 170,000 trees, creating a main green axis and dedicating 30 hectares to parks and gardens. Since Paris already has 500,000 trees, the plan, which should be implemented by 2026, would increase the number of trees by about 25%37.

*Encouraging active mobility*

Другой пример - из Парижа. Французская столица стремится использовать возможности для озеленения городов, посадив 170 000 деревьев, создав главную зеленую ось и выделив 30 гектаров под парки и сады. Поскольку в Париже уже есть 500 000 деревьев, план, который должен быть реализован к 2026 году, увеличит количество деревьев примерно на 25%[[37]](#footnote-37).

*Поощрение активной мобильности*

*Incentivisation of active mobility can have a significant impact.*

In many countries, incentivization schemes have existed for a long time, like ‘cycle to work’ in the United Kingdom, which offers tax exemption to loan or buy bicycles and appropriate equipment. Similar examples can be found in Belgium, a country prone to car use and with a deep love of professional cycling. ‘Fietserbond’ (Dutch-speaking cycling advocacy group for Flanders and Brussels) created a challenge for employers to encourage active mobility by tracking kilometres through an app and encouraging cycling together, with events and prizes aiming to motivate the employees38.

*Стимулирование активной мобильности может оказать значительное влияние.*

Во многих странах схемы стимулирования существовали в течение длительного времени, например, "цикл на работу" в Соединенном Королевстве, который предлагает освобождение от уплаты налогов при кредитовании или покупке велосипедов и соответствующего оборудования. Аналогичные примеры можно найти в Бельгии, стране, склонной к использованию автомобилей и с глубокой любовью к профессиональному велоспорту. "Fietserbond" (голландско-язычная группа по пропаганде велоспорта во Фландрии и Брюсселе) поставила перед работодателями задачу поощрять активную мобильность, отслеживая километры через приложение и поощряя совместную езду на велосипеде, проводя мероприятия и призы, направленные на мотивацию работников[[38]](#footnote-38).

*Safety Measures*

This section of the Thematic Guidelines takes a closer look at safety measures, separated into two sections: transport safety, such as safety measures for people with reduced mobility; and road safety. The latter includes measures to counteract traffic accidents and fatalities.

*Меры безопасности*

В этом разделе Тематических руководящих принципов более подробно рассматриваются меры безопасности, разделенные на два раздела: безопасность на транспорте, такие как меры безопасности для людей с ограниченной подвижностью; и безопасность дорожного движения. Последнее включает в себя меры по противодействию дорожно-транспортным происшествиям и смертельным исходам.

*Enhancing security for people with disabilities*

Around 15% of people in the EU have disabilities, a number which is likely to rise with ageing demographics39. Therefore, the European Parliament’s Transport Committee has identified various difficulties faced by people with reduced mobility or by people who are blind or visually impaired when using public transport. They relate first and foremost to major access barriers at interchanges and intermodal hubs, and to lack of information on the accessibility of local transport. Where this information is available, it is often lacking the correct medium, such as braille, or audio format40.

*Повышение безопасности для людей с ограниченными возможностями*

Около 15% людей в ЕС имеют инвалидность, и это число, вероятно, будет расти по мере старения населения[[39]](#footnote-39). Поэтому Комитет по транспорту Европейского парламента выявил различные трудности, с которыми сталкиваются люди с ограниченной подвижностью или слепые (слабовидящие) при использовании общественного транспорта. Они связаны в первую очередь с серьезными препятствиями для доступа на развязках и интермодальных узлах, а также с отсутствием информации о доступности местного транспорта. Там, где эта информация доступна, ей часто не хватает правильного носителя, такого как шрифт Брайля или аудиоформат[[40]](#footnote-40).

*Stepping up road safety*

European Member States are moving towards the goal of zero road fatalities – or ‘Vision Zero’, as outlined by the European Commission. The number of road fatalities41 has decreased thanks to safety belts and other EU safety legislation, technological advancements in the automotive industry and stricter national rules on speed limits. In 2001, nearly 55,000 people died in road accidents; by 2018, the number had decreased by over 50%42.

*Повышение безопасности дорожного движения*

Европейские государства – члены движутся к цели нулевого числа жертв на дорогах-или " Vision Zero’", как указано Европейской комиссией. Число дорожно-транспортных происшествий[[41]](#footnote-41) сократилось благодаря ремням безопасности и другим законам ЕС о безопасности, технологическим достижениям в автомобильной промышленности и более строгим национальным правилам ограничения скорости. В 2001 году в дорожно-транспортных происшествиях погибло почти 55 000 человек; к 2018 году их число сократилось более чем на 50% [[42]](#footnote-42).

*Cyclist and pedestrian safety*

38% of all fatal accidents are on urban roads. Therefore, EUROPEANMOBILITYWEEK’s annual theme for 2021 aims to raise awareness of the tragic figure of around 9,500 fatalities in 201843. More than 50% of these fatalities relate to cyclists or pedestrians. There is clear causality between the speed of a car and the severity of the injury of a cyclist or pedestrian. For example, pedestrians have been shown to have a 90% chance of survival when struck by a car travelling at 30 km/h or below, but less than 50% chance of surviving impact at 45 km/h and almost no chance of surviving impact of 80km/h or higher44

*Безопасность велосипедистов и пешеходов*

38% всех несчастных случаев со смертельным исходом происходят на городских дорогах. Поэтому ежегодная тема EUROPEANMOBILITYWEEK на 2021 год направлена на повышение осведомленности о трагической цифре около 9500 погибших в 2018 году[[43]](#footnote-43). Более 50% этих смертельных случаев приходится на велосипедистов или пешеходов. Существует четкая причинно-следственная связь между скоростью автомобиля и тяжестью травмы велосипедиста или пешехода. Например, было показано, что у пешеходов 90% шансов выжить при столкновении с автомобилем, движущимся со скоростью 30 км/ч или ниже, но менее 50% шансов выжить при столкновении со скоростью 45 км/ч и почти нет шансов выжить при столкновении со скоростью 80 км/ч или выше.[[44]](#footnote-44)

Cyclists and pedestrians remain the most vulnerable groups to urban traffic. As highlighted in the European Commission Staff Working Document ‘EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"’, road infrastructure and surroundings are a contributing factor in more than 30% of crashes45. The best practice examples in the following section highlight infrastructure solutions from across Europe.

Велосипедисты и пешеходы остаются наиболее уязвимыми группами для городского движения. Как подчеркивается в Рабочем документе сотрудников Европейской комиссии "Рамки политики ЕС в области безопасности дорожного движения на 2021-2030 годы - следующие шаги на пути к" Нулевому видению" (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards «Vision Zero»), дорожная инфраструктура и окружающая среда являются фактором, способствующим более чем 30% аварий[[45]](#footnote-45). Примеры наилучшей практики в следующем разделе освещают инфраструктурные решения со всей Европы.

*E-scooter safety regulation*

Micro-mobility solutions, such as free-floating e-scooters, have mushroomed across Europe’s inner cities. However, there are substantial variations in the regulatory frameworks. Whereas some cities impose a speed limit of 20km/h, others allow higher speeds. Several EU countries have legislation in place that obliges e-scooter drivers to use pavements, whereas others clearly indicate that e-scooters need to use the road or cycle path, if applicable. Such unclear and inconsistent legislation can cause dangerous situations and create difficulties for travellers46.

*Правила безопасности электронных скутеров*

Решения для микромобильности, такие как свободно плавающие электронные скутеры, быстро распространились по внутренним городам Европы. Однако существуют существенные различия в нормативно - правовой базе. В то время как в некоторых городах ограничение скорости составляет 20 км/ч, в других допускается более высокая скорость. В некоторых странах ЕС действует законодательство, обязывающее водителей электронных скутеров пользоваться тротуарами, в то время как в других четко указано, что электронные скутеры должны использовать дорогу или велосипедную дорожку, если это применимо. Такое неясное и непоследовательное законодательство может привести к опасным ситуациям и создать трудности для путешественников[[46]](#footnote-46).

Additionally, parking rules for e-scooters can enhance the overall safety for road users. Cities like Malaga have set up dedicated parking zones to avoid rogue parking of free-floating e-scooters on pavements. Cities across Europe are countering excessive speed by setting clear speed limits and imposing heavy fines for nonconformity. Paris introduced a fine of €135 for riding on the pavement and set a legal speed limit of 20km/h for e-scooters47.

Кроме того, правила парковки для электронных скутеров могут повысить общую безопасность участников дорожного движения. В таких городах, как Малага, созданы специальные парковочные зоны, чтобы избежать несанкционированной парковки свободно плавающих электронных скутеров на тротуарах. Города по всей Европе борются с чрезмерной скоростью, устанавливая четкие ограничения скорости и налагая большие штрафы за несоответствие. Париж ввел штраф в размере 135 долларов за езду по тротуару и установил законное ограничение скорости в 20 км/ч для электронных скутеров[[47]](#footnote-47).

One can observe that the abovementioned rules are needed, as safety statistics indicate the apparent danger of such mobility solutions. Danish research suggests that e-scooter injuries are eight times higher than for cyclists; while statistics from the US indicate that head injuries are twice as likely for users of electric scooters48. Solutions for these rather alarming numbers are to address drunk driving and driver training for micro-mobility users, and to increase the quality of urban roads and pavements by reducing potholes and ensuring smooth pavements where necessary49.

Можно заметить, что вышеупомянутые правила необходимы, поскольку статистика безопасности указывает на очевидную опасность таких мобильных решений. Датские исследования показывают, что травматизм на электронных скутерах в восемь раз выше, чем у велосипедистов; в то время как статистика из США показывает, что травмы головы в два раза чаще встречаются у пользователей электрических скутеров[[48]](#footnote-48).

Решения для этих довольно тревожных цифр заключаются в решении проблемы вождения в нетрезвом виде и подготовке водителей для пользователей микромобилей, а также в повышении качества городских дорог и тротуаров за счет уменьшения выбоин и обеспечения, где это необходимо, ровных тротуаров[[49]](#footnote-49).

*Attention to vulnerable groups*

As one of the metropolitan regions of Central Europe, Budapest has set up a mobility plan that pays significant attention to pedestrians, with various measures highlighted for the implementation period of 2014 to 2030. One of these is an annual review of traffic signs around kindergartens, schools, and other educational facilities. This is supported by additional traffic calming zones. These reduced speed zones should be implemented without additional signs, as the rules will be self-explanatory50. This will be achieved by changing the course of the road by increasing curb sites or ‘safety islands’. These initiatives were included as packages of measures within Budapest’s Sustainable Urban Mobility Plan.

*Внимание к уязвимым группам*

Будучи одним из столичных регионов Центральной Европы, Будапешт разработал план мобильности, в котором значительное внимание уделяется пешеходам, с различными мерами, намеченными на период реализации с 2014 по 2030 год. Одним из них является ежегодный обзор дорожных знаков вокруг детских садов, школ и других образовательных учреждений. Это поддерживается дополнительными зонами успокоения трафика. Эти зоны с пониженной скоростью должны быть реализованы без дополнительных знаков, так как правила будут понятны[[50]](#footnote-50). Это будет достигнуто за счет изменения курса дороги за счет увеличения обочин или ‘островков безопасности". Эти инициативы были включены в качестве пакетов мер в Будапештский план устойчивой городской мобильности.

The International Association of Public Transport (UITP) provides several suggested guidelines51 on how to support and interact with people with reduced mobility or other disabilities in need of help. Aside from the advice to be patient, UITP suggests addressing the passenger directly, instead of talking to an accompanying person. When conversing with a person in need, body language should be adapted to the spoken content to avoid confusion. Furthermore, the personal space of people with disabilities should always be respected.

Международный союз общественного транспорта (UITP) предлагает несколько руководящих принципов[[51]](#footnote-51) о том, как поддерживать и взаимодействовать с людьми с ограниченной подвижностью или другими ограниченными возможностями, нуждающимися в помощи. Помимо совета быть терпеливым, UITP предлагает обращаться непосредственно к пассажиру, а не разговаривать с сопровождающим лицом. При общении с нуждающимся человеком язык тела должен быть адаптирован к разговорному содержанию, чтобы избежать путаницы. Кроме того, всегда следует уважать личное пространство людей с ограниченными возможностями.

*Raising awareness by shifting perspectives*

Vienna and its transport agency ‘Wiener Linien’ provide a great example of the inclusion of people with reduced mobility and people who are blind or visually impaired. Exchanges took place between politicians and the respective interest groups to foster understanding of their wants and needs52.

Cooperation activities, such as ‘walkshops’ have been established to bring together people with reduced mobility, people who are blind or visually impaired and decision makers, to walk together in the vicinity of public transport stops. These exchanges help to raise awareness53 Flooring systems of tiles or paving stones with grooves or bumps, have been installed at ‘Wiener Linien’ public transport stops since 1999.

These widespread systems help people who are blind or visually impaired to find the safest and quickest way in and out of public transport. Furthermore, thanks to a long-standing effort by ‘Wiener Linien’, all stations are accessible at ground level54.

*Повышение осведомленности путем изменения взглядов*

Вена и ее транспортное агентство "Винер Линиен" являются прекрасным примером интеграции людей с ограниченной подвижностью и слепых или слабовидящих. Состоялся обмен мнениями между политиками и соответствующими заинтересованными группами, чтобы способствовать пониманию их желаний и потребностей[[52]](#footnote-52).

Мероприятия по сотрудничеству, такие как "пешеходные магазины", были созданы для того, чтобы объединить людей с ограниченной подвижностью, слепых или слабовидящих и лиц, принимающих решения, для совместной прогулки вблизи остановок общественного транспорта. Эти обмены помогают повысить осведомленность.[[53]](#footnote-53) Системы напольных покрытий из плитки или брусчатки с канавками или неровностями устанавливаются на остановках общественного транспорта " Винер Лайн’ с 1999 года.

Эти широко распространенные системы помогают слепым или слабовидящим людям найти самый безопасный и быстрый способ входа и выхода из общественного транспорта. Кроме того, благодаря многолетним усилиям "Винер Лайн", все станции доступны на уровне земли[[54]](#footnote-54).

*Open exchange with people with disabilities to foster empathy*

Other practical and easily implemented solutions are awareness- raising campaigns. Best practice examples from European cities include workshops, city walks with people who are blind or visually impaired and information campaigns. These Thematic Guidelines highlight three examples from EUROPEANMOBILITYWEEK’s MOBILITYACTIONs.

A small town on the Spanish island of Mallorca organised the ‘blind date city’ a project to allow people to experience walking without any vision, with the help of a blind person from the local community. The joint walk through the city draws attention to all kinds of accessibility problems and raises awareness concerning certain infrastructure pitfalls55.

A similar awareness-raising campaign was organised by the French town of Montargis, located 70km east of Orléans, which focused its efforts on elected officials. The officials were guided through various obstacles to experience blindness, deafness, or reduced mobility56. Another solution comes from the Turkish city of Izmir, where people with and without disabilities used tandem bicycles together. During the rides, common obstacles were identified57.

*Открытый обмен с людьми с ограниченными возможностями для развития эмпатии*

Другими практичными и легко реализуемыми решениями являются кампании по повышению осведомленности. Примеры передовой практики из европейских городов включают семинары, прогулки по городу со слепыми или слабовидящими людьми и информационные кампании. В этих тематических рекомендациях освещаются три примера из программы "Мобильные действия" EUROPEANMOBILITYWEEK.

Небольшой городок на испанском острове Майорка организовал проект "город свиданий вслепую", чтобы люди могли ходить без всякого зрения с помощью слепого человека из местного сообщества. Совместная прогулка по городу привлекает внимание ко всем видам проблем доступности и повышает осведомленность о некоторых проблемах инфраструктуры[[55]](#footnote-55).

Аналогичная кампания по повышению осведомленности была организована французским городом Монтаржи, расположенным в 70 км к востоку от Орлеана, которая сосредоточила свои усилия на выборных должностных лицах. Чиновники прошли через различные препятствия, чтобы испытать слепоту, глухоту или снижение подвижности[[56]](#footnote-56). Другое решение исходит из турецкого города Измир, где люди с ограниченными возможностями и без них использовали тандемные велосипеды вместе. Во время поездок были выявлены общие препятствия[[57]](#footnote-57).

*Pedestrianisation*

Car-free days or weekends have a long history as part of the annual EUROPEANMOBILITYWEEK celebrations. Temporary measures that started as EUROPEANMOBILITYWEEK activities have, in many cases, become permanent solutions. Bologna, winner of the EUROPEANMOBILITYWEEK award 2011, implemented car-free zones in the historic city centre as a temporary measure. One decade later, car-free weekends have become an indispensable component of city life in Bologna58. These stories can inspire cities across Europe to begin similar transformations.

Since pedestrianisation efforts can take a significant time to implement, the example of a step-by-step approach adopted by the Slovenian capital of Ljubljana is very successful, as it led to a total pedestrianised area of more than 100 000 m2 (an equivalent of more than 140 football pitches). The city started this revitalisation process after facing increased traffic levels in the city centre. These efforts were accompanied by the revitalisation of the riverbanks in the inner city and by building additional pedestrian bridges across the river. Thanks to productive exchanges with the Ljubljana inhabitants, these long-term processes to reduce car traffic in the city still enjoy an 88-95% approval rating59.

*Пешеходная зона*

Дни без автомобилей или выходные дни имеют давнюю историю как часть ежегодных празднований ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ. Временные меры, которые начинались как мероприятия ЕВРОПЕЙСКОЙ НЕДЕЛИ МОБИЛЬНОСТИ, во многих случаях стали постоянными решениями. Болонья, лауреат премии EUROPEANMOBILITYWEEK 2011, в качестве временной меры ввела зоны, свободные от автомобилей, в историческом центре города. Десятилетие спустя выходные, свободные от автомобилей, стали неотъемлемой частью городской жизни в Болонья[[58]](#footnote-58). Эти истории могут вдохновить города по всей Европе на начало аналогичных преобразований.

Поскольку для реализации усилий по пешеходному переходу может потребоваться значительное время, пример поэтапного подхода, принятого столицей Словении Любляной, является очень успешным, поскольку он привел к общей пешеходной зоне более 100 000 м2 (что эквивалентно более чем 140 футбольным полям). Город начал этот процесс оживления после того, как столкнулся с повышенным уровнем трафика в центре города. Эти усилия сопровождались восстановлением берегов рек во внутреннем городе и строительством дополнительных пешеходных мостов через реку. Благодаря продуктивным обменам с жителями Любляны эти долгосрочные процессы по сокращению автомобильного движения в городе по-прежнему пользуются одобрением 88-95%[[59]](#footnote-59).

*Traffic calming and lowering urban speed limits*

Pedestrianisation of entire streets is a possible measure that blocks accessibility to certain areas for passenger car traffic. However, smaller infrastructure measures can also have a significant impact on pedestrian safety. A German study has highlighted various smaller measures and their effects, such as pedestrian islands, pedestrian curb extensions, road narrowing or plantation60, to name a few.

Pedestrian islands are separated areas in the middle of the road, which enable pedestrians to pause their crossing of busy primary or secondary roads – a measure particularly helpful for older people, people with reduced mobility and children. This small infrastructure measure reduces speed, alerts the drivers’ attention, and shortens the distance to cross the street. The latter is also the main reason to implement road narrowing, which also serves to calm the traffic.

*Успокоение дорожного движения и снижение ограничений скорости в городах*

Пешеходизация целых улиц является возможной мерой, которая блокирует доступ к определенным районам для движения легковых автомобилей. Однако меньшие инфраструктурные меры также могут оказать значительное влияние на безопасность пешеходов. В немецком исследовании были освещены различные более мелкие меры и их последствия, такие как пешеходные острова, расширение пешеходных бордюров, сужение дорог или насаждение[[60]](#footnote-60), и это лишь некоторые из них.

Пешеходные острова – это отдельные участки посередине дороги, которые позволяют пешеходам приостановить пересечение оживленных основных или второстепенных дорог-мера, особенно полезная для пожилых людей, людей с ограниченной подвижностью и детей. Эта небольшая мера инфраструктуры снижает скорость, привлекает внимание водителей и сокращает расстояние до пересечения улицы. Последнее также является основной причиной для осуществления сужения дороги, что также служит для успокоения движения.

Another significant measure to enhance road safety for pedestrians and cyclists is the reduction of the speed limit in specific high-risk zones, or across an entire urban area. Even though various European cities have reduced the speed limit in certain areas, two recent examples are of particular interest: Bilbao in Spain and the Belgian capital of Brussels. Bilbao won the EU Urban Road Safety Award in 2020, while Brussels received the Award for Sustainable Urban Mobility Planning in 2019.

Embedded within its SUMP, Bilbao set up a safe mobility plan in 2007, which limited the road fatalities to a maximum of three victims per year since 2011. As the first city with over 300.000 inhabitants to apply a 30km/h speed limit on 87% of all its roads, Bilbao took a significant step to enhance road safety, while also reducing noise pollution and other negative externalities of passenger car traffic.

Еще одной важной мерой по повышению безопасности дорожного движения для пешеходов и велосипедистов является снижение ограничения скорости в конкретных зонах повышенного риска или во всей городской местности. Несмотря на то, что различные европейские города снизили ограничение скорости в определенных районах, два недавних примера представляют особый интерес: Бильбао в Испании и столица Бельгии Брюссель. Бильбао получил премию ЕС за безопасность городских дорог в 2020 году, а Брюссель получил награду за устойчивое планирование городской мобильности в 2019 году.

Встроенный в свой SUMP, Бильбао разработал план безопасной мобильности в 2007 году, который с 2011 года ограничил число жертв на дорогах максимум тремя жертвами в год. Будучи первым городом с населением более 300 000 человек, который установил ограничение скорости 30 км/ч на 87% всех своих дорог, Бильбао предпринял значительный шаг для повышения безопасности дорожного движения, а также снижения уровня шумового загрязнения и других негативных внешних факторов, связанных с движением легковых автомобилей.

These measures received widespread approval, thanks to holistic discussions with local stakeholders and a strong communication plan to foster acceptance of the measure by residents. Expectations that the 30km/h speed limit would increase travel times and hamper the traffic flow were unfounded.

Another significant transformation took place in Brussels, which also changed its speed limit to 30km/h on all roads from 1 January 2021, except for several main roads. The principal reasons for this major step are to address noise pollution and road safety.

Results were already visible after one month of application, according to speed checks across a dozen locations in the European capital. Data indicates that on average the speed dropped by 9% in both 30km/h and 50 km/h zones after a single month of implementation. Contrary to popular belief, the overall travel times have remained stable during on- and off-peak hours61.

Эти меры получили широкое одобрение благодаря всесторонним обсуждениям с местными заинтересованными сторонами и четкому плану коммуникации, направленному на содействие принятию этой меры жителями. Ожидания того, что ограничение скорости в 30 км/ч увеличит время в пути и затруднит движение транспорта, оказались необоснованными.

Еще одна значительная трансформация произошла в Брюсселе, который также изменил ограничение скорости до 30 км/ч на всех дорогах с 1 января 2021 года, за исключением нескольких главных дорог. Основные причины этого важного шага заключаются в решении проблемы шумового загрязнения и безопасности дорожного движения.

Результаты были видны уже через месяц после подачи заявки, согласно проверкам скорости в десятке мест в европейской столице. Данные показывают, что в среднем скорость снизилась на 9% как в зонах 30 км/ч, так и в зонах 50 км/ч после одного месяца внедрения. Вопреки распространенному мнению, общее время в пути оставалось стабильным в часы пик и в нерабочее время[[61]](#footnote-61).

COVID-19 Response

This section highlights the various COVID-19 response measures in urban mobility, sharing statistics that have drastically influenced public life in European cities and across the globe. In particular, we focus on the positive aspects of changes implemented in response to the pandemic.

The authors would like to emphasise that other EU-funded projects, organisations, and institutions have written extensively on this topic. The SUMP Topic Guide on Planning for More Resilient and Robust Urban Mobility and the SUMP Practitioner Briefing on COVID-1962 provide comprehensive guidance and best practice examples. This document provides a brief overview of a few selected measures.

*Ответ на COVID-19*

В этом разделе освещаются различные меры реагирования на COVID-19 в области городской мобильности, а также статистические данные, которые оказали существенное влияние на общественную жизнь в европейских городах и по всему миру. В частности, мы уделяем особое внимание позитивным аспектам изменений, осуществляемых в ответ на пандемию.

Авторы хотели бы подчеркнуть, что другие финансируемые ЕС проекты, организации и учреждения много писали на эту тему. Тематическое руководство по отстойнику по планированию более устойчивой и надежной городской мобильности и Брифинг для практикующих отстойников по COVID-19[[62]](#footnote-62) содержат исчерпывающие рекомендации и примеры наилучшей практики. В этом разделе содержится краткий обзор нескольких выбранных мер.

The European Green Deal supports the post-COVID 19 recovery by helping to rebuild a more sustainable EU economy, creating job opportunities, and reducing social inequalities. The European Commission’s Sustainable and Smart Mobility Strategy aims to help the European transport system to quickly recover from the severe impact of the COVID-19 crisis and become more sustainable, smart, and resilient.

Европейский зеленый курс поддерживает восстановление после COVID 19, помогая восстановить более устойчивую экономику ЕС, создавая возможности для трудоустройства и уменьшая социальное неравенство. Стратегия Европейской комиссии в области устойчивой и разумной мобильности направлена на то, чтобы помочь европейской транспортной системе быстро оправиться от серьезных последствий кризиса COVID-19 и стать более устойчивой, разумной и устойчивой.

*Restoring confidence in public transport*

Across Europe and worldwide, COVID-19 caused a major reduction in the use of public transport. European cities like Lyon and Nice saw a decline of 85% to 95%63 in public transport use at the beginning of 2020. A similar significant drop was observed in The Netherlands.

This major reduction of ridership was partly due to misplaced concerns regarding the risk of catching the virus in trains or buses. However, data from German and French government agencies for disease control indicate that only 0.2% to 1.2% of COVID-19 infections can be traced to all means of transport (land, air, and sea)64.

*Восстановление доверия к общественному транспорту*

По всей Европе и во всем мире COVID-19 привел к значительному сокращению использования общественного транспорта. В европейских городах, таких как Лион и Ницца, в начале 2020 года использование общественного транспорта сократилось с 85% до 95%[[63]](#footnote-63). Аналогичное значительное падение наблюдалось в Нидерландах.

Это значительное сокращение пассажиропотока было частично вызвано неуместными опасениями по поводу риска заражения вирусом в поездах или автобусах. Однако данные правительственных агентств Германии и Франции по контролю за заболеваниями показывают, что только от 0,2% до 1,2% случаев заражения COVID-19 можно проследить на всех видах транспорта (наземном, воздушном и морском)64[[64]](#footnote-64)

y a study conducted in China through the assessment of clusters related to high-speed trains. The study emphasises that public transport is very safe, provided that adequate space is available to spread out passengers and exposure is kept relatively short. Studies from France, Austria and Japan65 confirm that short metro rides represent minimal risk, and a comparison is made with multi-hour train rides.

Эти результаты подтверждаются исследованием, проведенным в Китае путем оценки кластеров, связанных с высокоскоростными поездами. В исследовании подчеркивается, что общественный транспорт очень безопасен при условии наличия достаточного пространства для размещения пассажиров и относительно короткого пребывания. Исследования, проведенные во Франции, Австрии и Японии, [[65]](#footnote-65)подтверждают, что короткие поездки на метро представляют минимальный риск, и проводится сравнение с многочасовыми поездами.

*Shift towards active mobility*

Alongside the significant reduction in public transport use and commuter traffic, there was a clear shift towards active mobility, such as cycling, and walking. City administrations across Europe fostered behavioural change by establishing permanent or temporary cycle paths.

A German study analysed the Europe-wide announcements regarding pop-up bike lanes throughout the pandemic. The researchers noted that 2000 kilometres of these infrastructural changes had been announced66 as of July 2020. Pop-up bike lanes were set up in many larger European cities, including Berlin (23km), Brussels (40km)67, Budapest (20km), Paris (32km), and Rome (150km)68. Improvements in air quality

*Переход к активной мобильности*

Наряду со значительным сокращением использования общественного транспорта и пригородных перевозок произошел явный сдвиг в сторону активной мобильности, такой как езда на велосипеде и ходьба пешком. Городские администрации по всей Европе способствовали изменению поведения, создавая постоянные или временные велосипедные дорожки.

Немецкое исследование проанализировало общеевропейские объявления о появлении велосипедных дорожек во время пандемии. Исследователи отметили, что по состоянию на июль 2020 года было объявлено о километрах этих инфраструктурных изменений протяженностью 2000 километров [[66]](#footnote-66). Всплывающие велосипедные дорожки были созданы во многих крупных европейских городах, включая Берлин (23 км), Брюссель (40 км)[[67]](#footnote-67), Будапешт (20 км), Париж (32 км) и Рим (150 км)[[68]](#footnote-68). Улучшение качества воздуха

In addition to the shift in favour of active mobility, European cities observed a reduction in the pollution levels of nitrogen dioxide (NO2) and fine particulate matter (PM2.5) during the lockdown month of March 2020.

Compared to the previous year, NO2 emissions dropped massively in European cities, like Paris69 (54%), Milan (21%), Barcelona (55%) and Lisbon (51%), according to the European Environmental Agency (EEA)70. Regarding NO2, analyses by the meteorological laboratory of the Sorbonne University in Paris, France, indicate that emissions dropped by more than 30% in urban areas of Austria, Belgium, Bulgaria, France, Italy, Spain, Switzerland, and Portugal (where reductions exceeded 50%).

В дополнение к сдвигу в пользу активной мобильности в европейских городах наблюдалось снижение уровней загрязнения диоксидом азота (NO2) и мелкодисперсными частицами (PM2, 5) в течение месяца изоляции в марте 2020 года.

По сравнению с предыдущим годом выбросы NO2 значительно снизились в европейских городах, таких как Париж[[69]](#footnote-69) (54%), Милан (21%), Барселона (55%) и Лиссабон (51%), по данным Европейского агентства по окружающей среде (EEA)[[70]](#footnote-70). Что касается NO2, анализы, проведенные метеорологической лабораторией Университета Сорбонны в Париже, Франция, показывают, что выбросы сократились более чем на 30% в городских районах Австрии, Бельгии, Болгарии, Франции, Италии, Испании, Швейцарии и Португалии (где сокращение превысило 50%).

Emissions dropped in urban areas of all assessed European countries71. The same applies to PM2.5, as all urban areas saw a reduction except Poland. The most noticeable reductions were in France (18%), Italy (20,5%), Portugal (23,5%), and Slovenia (18,4%)72.

Reduced vehicle traffic also led to reductions in road accident fatalities. Out of 25 EU Member States, 19 saw a decline in road deaths in April 2020 in comparison to the month of April during the previous three years. 910 people lost their lives compared with the previous average of 1415 fatalities, a reduction of about 35%73.

Only 0.2% to 1.2% of COVID-19 infections can be traced to all means of transport

The authors recommend the information gathered by the EUROPEANMOBILITYWEEK partners, such as the resources on ‘COVID-19 and mobility’, ‘reinventing cities after COVID-19’, as well as the SUMP Topic Guide on COVID-19 Resilience.

Выбросы сократились в городских районах всех оцененных европейских стран[[71]](#footnote-71). То же самое относится и к ТЧ2, 5, поскольку сокращение произошло во всех городских районах, за исключением Польши. Наиболее заметные сокращения были во Франции (18%), Италии (20,5%), Португалии (23,5%) и Словении (18,4%)[[72]](#footnote-72).

Сокращение движения транспортных средств также привело к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях. Из 25 государств-членов ЕС в 19 наблюдалось снижение смертности на дорогах в апреле 2020 года по сравнению с апрелем в течение предыдущих трех лет. 910 человек погибли по сравнению с предыдущим средним показателем в 1415 человек, что составляет сокращение примерно на 35%[[73]](#footnote-73).

Только от 0,2% до 1,2% случаев заражения COVID-19 можно проследить на всех видах транспорта

Авторы рекомендуют информацию, собранную партнерами EUROPEANMOBILITYWEEK, такую как ресурсы "COVID-19 и мобильность", "изобретение городов после COVID-19", а также Тематическое руководство по устойчивости к COVID-19.

*Safety measures in public transport*

Several European cities opted for dedicated buses for vulnerable groups or essential workers at the height of the COVID-19 pandemic, such as the Romanian city of Iasi74. Similar measures can be found in other cities, such as Dublin, which opted to maintain the frequency of buses on existing routes, despite the decrease in public transport use. Furthermore, bus routes were adapted to avoid overcrowding at narrow bus stops and to accommodate cycle paths on the roads of the Irish capital75.

Sharing of information is also of significant benefit in the action against the pandemic, for example additional occupancy information shared via smartphone applications by Deutsche Bahn (German Railway Services76) and buses in Catalonia77, Spain.

*Меры безопасности в общественном транспорте*

Несколько европейских городов выбрали специальные автобусы для уязвимых групп или основных работников в разгар пандемии COVID-19, например, румынский город Яси[[74]](#footnote-74). Аналогичные меры можно найти и в других городах, таких как Дублин, который решил сохранить частоту движения автобусов по существующим маршрутам, несмотря на сокращение использования общественного транспорта. Кроме того, автобусные маршруты были адаптированы, чтобы избежать переполненности на узких автобусных остановках и для размещения велосипедных дорожек на дорогах ирландской столицы[[75]](#footnote-75).

Обмен информацией также приносит значительную пользу в борьбе с пандемией, например, дополнительная информация о занятости, предоставляемая через приложения для смартфонов Deutsche Bahn (Немецкие железнодорожные службы[[76]](#footnote-76)) и автобусами в Каталонии[[77]](#footnote-77), Испания.

*Active mobility during COVID-19*

As many people chose active mobility options like walking and cycling, various measures were taken by urban municipalities to encourage active mobility and reduce the burden on public transport infrastructure. Many cities extended their temporary alternative mobility infrastructure to create permanent solutions. At the time of the publication of this document, it remains unclear whether all temporary measures will remain, so we focus on a selection of permanent measures.

The Italian city of Milan was inspired by several cities across the globe to rethink the distribution of road space in the urban centre. The policy document ‘Strade Aperte’ (Open Roads) aims to extend bicycle lanes and pedestrian space to open up city streets to active mobility and shift the focus away from the passenger car.

*Активная мобильность во время COVID-19*

Поскольку многие люди выбрали такие варианты активной мобильности, как пешие и велосипедные прогулки, городские муниципалитеты приняли различные меры для поощрения активной мобильности и снижения нагрузки на инфраструктуру общественного транспорта. Многие города расширили свою временную альтернативную мобильную инфраструктуру для создания постоянных решений. На момент публикации этого документа остается неясным, сохранятся ли все временные меры, поэтому мы сосредоточимся на выборе постоянных мер.

Итальянский город Милан был вдохновлен несколькими городами по всему миру, чтобы переосмыслить распределение дорожного пространства в центре города. Программный документ "Strade Aperte" (Открытые дороги) направлен на расширение велосипедных дорожек и пешеходного пространства, чтобы открыть городские улицы для активной мобильности и сместить акцент с легкового автомобиля.

The Open Roads programme adopts prominent solutions from other cities such as Berlin and Barcelona to ensure the planting of trees, revamping boulevards and restructuring junctions with a significant traffic volume78. Whereas other cities defined a tangible goal of a specific number of kilometres of cycling lanes, the Milan programme aims to create a mental shift towards a focus on active mobility. Bordeaux, an eponymous wine region with 250.000 inhabitants has set up 78 kilometres of pop-up bike lanes, temporary bike stands in the city centre and a dedicated fleet of 1000 rental bikes for students, as well as 200 additional e-bikes to boost the existing rental fleet79.

Программа "Открытые дороги" использует известные решения из других городов, таких как Берлин и Барселона, для обеспечения посадки деревьев, реконструкции бульваров и реконструкции развязок со значительным объемом движения[[78]](#footnote-78). В то время как другие города определили ощутимую цель в виде определенного количества километров велосипедных дорожек, миланская программа направлена на то, чтобы создать мысленный сдвиг в сторону акцента на активную мобильность. Бордо, одноименный винодельческий регион с населением 250 000 человек, создал 78 километров всплывающих велосипедных дорожек, временные велосипедные стоянки в центре города и выделенный парк из 1000 велосипедов для студентов, а также 200 дополнительных электронных велосипедов для увеличения существующего парка проката[[79]](#footnote-79).

*Fast-tracking of Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs)*

Bologna, a student city and the capital of the Italian Emilia-Romagna region, will extend its current network of 145 kilometres of cycle paths to about 500 kilometres over the coming years. Its cycling plans, developed within the framework of the Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), were accelerated during the COVID-19 pandemic. 60% of the plans from Bologna’s SUMP, the Bicip Metropolitana, to connect the city centre, commercial and residential areas of the metropolitan region, were due to be finished by the end of 2020 according to the mayor of Bologna80.

*Быстрое отслеживание Планов устойчивой городской мобильности (SUMP)*

Болонья, студенческий город и столица итальянского региона Эмилия-Романья, в ближайшие годы расширит свою нынешнюю сеть из 145 километров велосипедных дорожек примерно до 500 километров. Его планы по велоспорту, разработанные в рамках Плана устойчивой городской мобильности (SUMP), были ускорены во время пандемии COVID-19. По словам мэра Болоньи, 60% планов SUMP Болоньи, Bicip Metropolitana, по соединению центра города, коммерческих и жилых районов столичного региона, должны были быть завершены к концу 2020 года[[80]](#footnote-80).

The SUMP played a key role, as it allowed the metropolitan area and the city of Bologna to swiftly implement existing plans. A Sustainable Urban Mobility Plan has strategic, long-term objectives, but it also includes short-term targets. This flexibility has allowed other towns and cities with a SUMP, like Antwerp and Ghent (Belgium), Katowice (Poland), Lisbon (Portugal) and Szeged (Hungary), to fast-track agreed measures during the COVID-19 pandemic as circumstances and priorities change81.

SUMP сыграл ключевую роль, поскольку он позволил столичному региону и городу Болонья быстро реализовать существующие планы. План устойчивой городской мобильности имеет стратегические долгосрочные цели, но он также включает краткосрочные цели. Эта гибкость позволила другим городам и городам с SUMP, таким как Антверпен и Гент (Бельгия), Катовице (Польша), Лиссабон (Португалия) и Сегед (Венгрия), ускорить согласованные меры во время пандемии COVID-19 по мере изменения обстоятельств и приоритетов[[81]](#footnote-81).

1. .https://www.researchgate.net/publication/322612522\_Public\_transport\_policy\_social\_engagement\_and\_mental\_health\_in\_older\_age\_A\_quasi-experimental\_evaluation\_of\_free\_bus\_passes\_in\_England [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/ [↑](#footnote-ref-2)
3. https://www.walkingforhealth.org.uk/get-walking/why-walk/healthy-minds [↑](#footnote-ref-3)
4. https://www.peoplepoweredmovement.org/benefits-of-biking-walking/ [↑](#footnote-ref-4)
5. http://bic.asn.au/information-for-moving-people/social-inclusion-and-public-transport [↑](#footnote-ref-5)
6. https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en\_US [↑](#footnote-ref-6)
7. Access to Transport and Life Opportunities (publishing.service.gov.uk) [↑](#footnote-ref-7)
8. https://www.researchgate.net/publication/315864757\_Urban\_Design\_and\_Mental\_Health [↑](#footnote-ref-8)
9. https://www.researchgate.net/publication/315864757\_Urban\_Design\_and\_Mental\_Health [↑](#footnote-ref-9)
10. https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/noise [↑](#footnote-ref-10)
11. https://www.eea.europa.eu/articles/noise-pollution-is-a-major [↑](#footnote-ref-11)
12. https://www.eugreenweek.eu/ [↑](#footnote-ref-12)
13. CE Delft 2020, Air pollution and transport policies at the city level, Module 2: policy perspectives, Delft: CE Delft. [↑](#footnote-ref-13)
14. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412018305932 [↑](#footnote-ref-14)
15. https://ec.europa.eu/environment/news/second-clean-air-outlook-report-full-implementation-clean-air-measures-could-reduce-premature\_en [↑](#footnote-ref-15)
16. https://www.roadspace.eu/ [↑](#footnote-ref-16)
17. https://www.theguardian.com/world/2020/feb/07/paris-mayor-unveils-15-minute-city-plan-in-re-election-campaign [↑](#footnote-ref-17)
18. https://ec.europa.eu/environment/europeangreencapital/applying-for-the-award/egcn-human-scale-toolkit/Human%20scale%20toolkit\_final.pdf [↑](#footnote-ref-18)
19. Swedish cities aim to become 1-minute cities | TheMayor.EU [↑](#footnote-ref-19)
20. https://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/Phenomena\_project\_summary.pdf [↑](#footnote-ref-20)
21. https://www.nweurope.eu/projects/project-search/cycle-highways-innovation-for-smarter-people-transport-and-spatial-planning/ [↑](#footnote-ref-21)
22. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\_guidelines\_2019\_interactive\_document\_1.pdf (P13) [↑](#footnote-ref-22)
23. https://thefutureispublictransport.org/wp-content/uploads/2021/03/C40-The-Future-of-Public-Transport-Research.pdf [↑](#footnote-ref-23)
24. report-vehicles-in-use-europe-january-2021.pdf (acea.be) [↑](#footnote-ref-24)
25. .https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm\_campaign=Echobox&utm\_medium=Social&utm\_source=Twitter#link\_time=1501309241 [↑](#footnote-ref-25)
26. .https://inactivity-time-bomb.nowwemove.com/download-report/The%20Economic%20Costs%20of%20Physical%20Inactivity%20in%20Europe%20(June%202015).pdf [↑](#footnote-ref-26)
27. https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/non\_communicable\_diseases/docs/eu\_cancer-plan\_en.pdf [↑](#footnote-ref-27)
28. https://www.statista.com/statistics/276036/unit-sales-e-bikes-europe/ [↑](#footnote-ref-28)
29. https://www.researchgate.net/publication/324467512\_Older\_E-bike\_Users\_Demographic\_Health\_Mobility\_Characteristics\_and\_Cycling\_Levels [↑](#footnote-ref-29)
30. https://www.interregeurope.eu/e-mopoli/news/news-article/10851/news-micromobility-bucharest-sustainable-transport/ [↑](#footnote-ref-30)
31. . https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#sind-e-scooter-umweltfreundlich [↑](#footnote-ref-31)
32. https://www.springerprofessional.de/mikromobilitaet/emissionen/co2-bilanz-von-e-scooter-sharing-ermittelt/17843334 [↑](#footnote-ref-32)
33. . https://www.youtube.com/watch?v=RCK5Xq3DcOk [↑](#footnote-ref-33)
34. https://www.green-zones.eu/en/blog-news/sunday-driving-bans-in-paris-and-bordeaux [↑](#footnote-ref-34)
35. https://civitas.eu/sites/default/files/CARAVEL%20D5%20-%20pt%206%20krakow.pdf [↑](#footnote-ref-35)
36. https://www.eltis.org/sites/default/files/sump\_guidelines\_2019\_interactive\_document\_1.pdf (P16) [↑](#footnote-ref-36)
37. https://www.thelocal.fr/20201022/paris-to-plant-170000-new-trees-and-turn-key-spots-into-urban-gardens/ [↑](#footnote-ref-37)
38. https://www.biketowork.be/en/news [↑](#footnote-ref-38)
39. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide\_UITP-IRU-EDF\_2016.pdf.pdf [↑](#footnote-ref-39)
40. https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/617465/IPOL\_STU(2018)617465\_EN.pdf [↑](#footnote-ref-40)
41. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A31991L0671 [↑](#footnote-ref-41)
42. https://ec.europa.eu/transport/road\_safety/sites/roadsafety/files/pdf/scoreboard\_2018\_en.pdf [↑](#footnote-ref-42)
43. https://etsc.eu/70-of-road-deaths-in-european-cities-are-pedestrians-cyclists-and-motorcyclists/ [↑](#footnote-ref-43)
44. https://www.who.int/violence\_injury\_prevention/publications/road\_traffic/world\_report/speed\_en.pdf [↑](#footnote-ref-44)
45. . https://ec.europa.eu/transport/road\_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00\_3.pdf (P10) [↑](#footnote-ref-45)
46. https://www.sicurstrada.it/Risorse/FERSI-report-scooter-survey.pdf [↑](#footnote-ref-46)
47. https://www.europe-consommateurs.eu/en/travelling-motor-vehicles/motor-vehicles/electric-scooters-in-france.html [↑](#footnote-ref-47)
48. https://etsc.eu/itf-report-recommends-action-on-safety-of-e-scooters/ [↑](#footnote-ref-48)
49. https://www.roadspace.eu/wp-content/uploads/2020/05/MORE-D2.3\_WITHOUT-CONFIDENTIAL-ANNEXE.pdf [↑](#footnote-ref-49)
50. http://www.sump-challenges.eu/sites/www.sump-challenges.eu/files/bmt2016\_eng\_v3.pdf [↑](#footnote-ref-50)
51. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/08/Accessibility-Guide\_UITP-IRU-EDF\_2016.pdf.pdf [↑](#footnote-ref-51)
52. https://www.blindenverband-wnb.at/wissenswertes/verkehr/taktiles-leitsystem-wien/ [↑](#footnote-ref-52)
53. https://www.behindertenrat.at/2019/05/walkshop/ [↑](#footnote-ref-53)
54. . https://www1.wienerlinien.at/media/files/2020/barrierefrei\_354241.pdf [↑](#footnote-ref-54)
55. .http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action\_uid=qe0x0dQC [↑](#footnote-ref-55)
56. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action\_uid=YwIvnTCo [↑](#footnote-ref-56)
57. http://www.mobilityweek.eu/registered-actions/?action\_uid=FDtAT8xo [↑](#footnote-ref-57)
58. . https://mobilityweek.eu/fileadmin/user\_upload/materials/participation\_resources/ 2012/EMW\_Best\_Practice\_Guide\_2012.pdf [↑](#footnote-ref-58)
59. https://www.eltis.org/resources/case-studies/pedestrianisation-ljubljana-city-centre [↑](#footnote-ref-59)
60. https://www.sutp.org/publications/9584/ [↑](#footnote-ref-60)
61. https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/news/bruxelles-ville-30-premier-bilan-chiffre [↑](#footnote-ref-61)
62. https://civitas.eu/document/topic-guide-planning-more-resilient-and-robust-urban-mobility [↑](#footnote-ref-62)
63. https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2020.1857886 [↑](#footnote-ref-63)
64. https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf [↑](#footnote-ref-64)
65. https://www.eltis.org/in-brief/news/covid-19-and-public-transport-results-early-studies-infection-risks [↑](#footnote-ref-65)
66. https://arxiv.org/pdf/2008.05883.pdf [↑](#footnote-ref-66)
67. https://www.brusselstimes.com/brussels-2/133559/how-covid-changed-brussels/ [↑](#footnote-ref-67)
68. https://www.theguardian.com/world/2020/may/18/cleaner-and-greener-covid-19-prompts-worlds-cities-to-free-public-space-of-cars [↑](#footnote-ref-68)
69. https://www.europeandataportal.eu/sites/default/files/covid-19/Pollution%20Europe%20%281%29\_0.jpg [↑](#footnote-ref-69)
70. https://www.eea.europa.eu/highlights/air-pollution-goes-down-as [↑](#footnote-ref-70)
71. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486 [↑](#footnote-ref-71)
72. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720339486 [↑](#footnote-ref-72)
73. https://etsc.eu/pin-briefing-the-impact-of-covid-19-lockdowns-on-road-deaths-in-april-2020/ [↑](#footnote-ref-73)
74. https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user\_upload/plp\_uploads/PLP\_COVID-PublicTransport.pdf [↑](#footnote-ref-74)
75. https://www.nationaltransport.ie/wp-content/uploads/2020/05/Covid\_Mobility\_Plan\_22.5.20\_FA\_WEB.pdf [↑](#footnote-ref-75)
76. https://www.bahn.com/en/view/booking-information/booking/how-full-is-my-train.shtml [↑](#footnote-ref-76)
77. https://www.polisnetwork.eu/article/catalonia-launches-app-to-show-passengers-bus-occupancy-levels/?id=122791 [↑](#footnote-ref-77)
78. https://www.comune.milano.it/documents/20126/992518/Strade+Aperte\_IT\_200430\_rev.pdf/a100d04c-6b55-ae74-e0f8-b52563e07822?t=1589460655416 [↑](#footnote-ref-78)
79. https://handshakecycling.eu/news/bordeaux-unveils-emergency-cycling-plan-combat-covid-19 [↑](#footnote-ref-79)
80. . https://pumsbologna.it/news/Ecco\_la\_Bicipolitana\_il\_piano\_per\_accelerarne\_la\_realizzazione\_alla\_luce\_dell\_emergenza\_sanitaria [↑](#footnote-ref-80)
81. https://issuu.com/cittametropolitanabologna/docs/en-doc-sintesi-pumsbo [↑](#footnote-ref-81)