



Vrijeme je da dio javnog prostora vratimo djeci i time podržimo njihov društveni, kognitivni i emocionalni razvoj. Trenutno većinu javnog prostora zauzimaju motorna vozila. Projekt METAMORPHOSIS (hrv. preobrazba) nastoji iskoristiti potencijal javnog prostora i transformirati ga u skladu s potrebama djece. Moto je projekta prenamjena prostora za automobile (strojeve) u prostor za ljude.

Opis problema

Poznati danski urbanist Jan Gehl, koji diljem svijeta savjetuje gradove o procesima urbanog planiranja, više je puta isticao kako je najjednostavniji - i k tome veoma pouzdani - indikator kvalitete života u nekom gradu broj djece na ulicama i trgovima. Kada se brojna djeca okupljaju na ulici, to pokazuje da je grad planiran po mjeri ljudi i u skladu s njihovom dinamikom, a ne u skladu s potrebama automobila. Četvrti pak koje su planirane u skladu s potrebama djece odgovaraju i potrebama svih drugih stanovnika.

Poznati stručnjak za planiranje javnog prostora David Engwicht naglašava kako "dom" nije lokacija, već prije svega osjećaj. „U prošlosti osjećaj doma nije bio ograničen na kuću u kojoj ste stanovali, već je obuhvaćao cijelo selo ili cijeli grad. Kako su djeca odrastala, istraživala su svoju četvrt u sve širim krugovima, uključujući sve šire područje u prostor koji doživljavaju kao svoj. Suvremeni način života doveo je međutim do dramatičnog sužavanja prostora koji danas smatramo svojim domom." Urbano se planiranje u zadnjih pola stoljeća fokusiralo na motorizirani promet, što je dovelo do nekih katastrofalnih posljedica: lošeg, za ljude neprilagođenog dizajna većine ulica i trgova, smanjene kvalitete života i povećanja broja nesreća, buke i zagađenja. Europska je unija u nizu svojih dokumenata istaknula kako ove probleme tako i potencijalna rješenja. Neke su od promjena naravno bile i pozitivne, no većina ih je koncentrirana u gradskim središtima. Nasuprot tome, većina gradskih okruga i četvrti u Europi još je uvijek prilagođena prije svega za automobilski promet, što znači da je broj djece na ulicama manji, a kvaliteta života niža.



Jedna od više od 180 oživljenih ulica (living streets) u Freiburgu (Njemačka).

Na koji to način funkcionira?

Glavni je cilj projekta METAMORPHOSIS transformacija četvrti orijentiranih na automobile u četvrti pogodne za djecu, čime bi se ostvarila promjena ponašanja i poboljšala kvaliteta života. Takav jedinstven i inovativan pristup pro-

jekta stvoren je oko ideje da se djecu uključi ne samo u neke njegove projektne elemente, već da ih se po prvi put učini bitnim sudionicima u svim projektnim fazama. U projekt će biti uključena djeca od 3 do 18 godina starosti, a u najvećem broju ona između 6 i 16 godina.

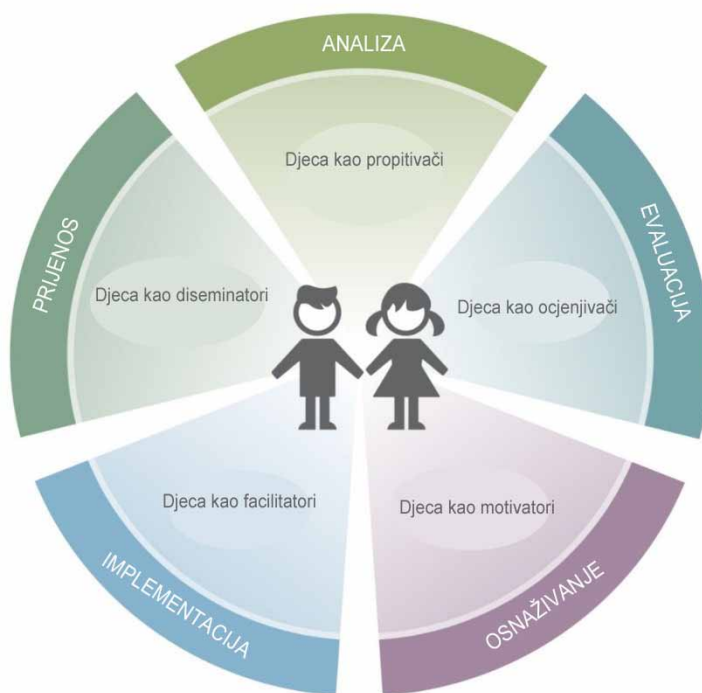


Figure 2: Roles of children during the Metamorphosis Project describing the project's methodology

1. U prvoj fazi projekta – fazi analize - djeca su uključena u stvaranje vizije za transformiranje svojih četvrti. Transformacije se ostvaruju kroz radionice i uključivanje krajnjih korisnika – među njima i djece – i dionika, a koristeći metode za oblikovanje vizije (poput 'putovanja kroz vrijeme' ili mapiranja). Djeca, posebno ona manja, u stanju su sve preispitivati; upravo se ta njihova sposobnost nastoji iskoristiti za lokalna istraživanja i analize. Škole integriraju ovaj proces u svoje redovne aktivnosti, poput satova crtanja ili pisanja.
2. Na temelju ishoda faze analize i izgradnje vizije, u fazi provedbe projektni partneri skupa s djecom stvaraju planove za npr. privremene transformacije uličnog prostora.

Takve transformacije uključuju aktivnosti poput zatvaranja „rođendanske ulice” ili „praznične ulice”, kao i intervencije poput privremene transformacije parkirališnog prostora (npr. za doručak na otvorenom). U ovoj će fazi projektni partneri zajedno s djecom provesti aktivnosti poput privremene prenamjene ulica za djecu - primjerice kroz korištenje područja oko škole kao inovacijskog laboratorija za oživljene ulice (living streets) i nastavu na otvorenom, ili pak za igru. Takve se aktivnosti provode zajedno s učiteljima ili dječjim organizacijama. Planiranje radionica također može provesti skupina iz pojedine četvrti. Očekuje se i da će djeca sa svojim roditeljima razgovarati o mjerama. Za većinu je odraslih sigurnost i zaštita djece

u javnom prostoru prioritet. Stoga je za očekivati da će mjere kojima se nastoji povećati sigurnost djece u cestovnom prostoru naići na odobravanje partnera.

Koristi – i kome su one namijenjene

Smirivanje prometa, oživljene ulice i time generirana aktivna mobilnost za posljedicu imaju:

- U fazi evaluacije djeca ocjenjuju provedene mjere. Uključeni su u „ispitivanje” (brojanje i promatranje) korištenja cestovnog prostora prije, za vrijeme i nakon intervencije u projektnom području. Također, u sklopu školskih aktivnosti od (odraslih) stanara prikupljaju povratne informacije (putem intervjua) o planovima i ideje o tome što bi valjalo provesti. Rezultate istraživanja, kao i iskustva s privremenim zatvaranjem ulica raspravit će u moderiranim skupinama – čime se stvara lista prednosti i mana vezanih za adaptaciju i redovnu provedbu.

- Kroz prilagodbu intervencija na način da se omogući njihovu provedbu u drugim četvrtima ili gradovima (ili preseljenje), djeca djeluju i kao motivatori. U tu ih se svrhu također nastoji osnažiti kroz održavanje različitih programa obuke (radionica za popravak bicikala ili biciklističkih treninga) kojima se jačaju novostečene vještine. Istovremeno se kroz projekt razvijaju alati za izgradnju kapaciteta kako bi se osnažilo različite skupine dionika. Primjerice, razvijaju se alati za podršku projektnim inovacijama, poput kurikuluma za nastavnike ili obrazovnih materijala za škole u svrhu informiranja djece u drugim školama.

- U fazi diseminacije koriste se činjenice i brojke, ali i priče i impresivne fotografije prikupljene tokom trajanja projekta i ocijenjene od strane djece i projektnih partnera, a kako bi se proširile aktivnosti.

- zdravije stanovnike (budući da je veća vjerojatnost da će isti šetati ili biciklirati)
- bolji razvoj vještina i sposobnosti djece (fizičkih, emocionalnih i društvenih)
- širenje prostora za interakcije (posebno za djecu) te time jačanje/porast društvenih kontakata (broja prijatelja i broja posjeta u četvrti)

Petogodišnjaci i njihovi roditelji

Izvor: Hüttenmoser 2002

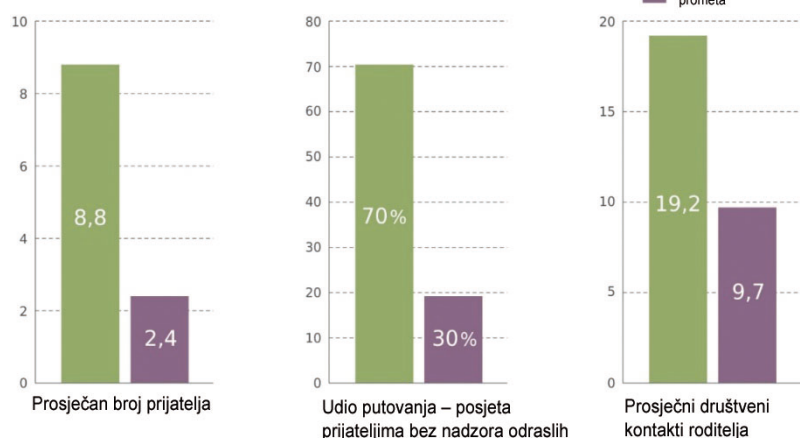


Figure 3: Car traffic influences number of friends and social contacts (Source: Study by Hüttenmoser 2002)

- smanjenje broja putovanja u svrhu odmora i kupovine, a zbog poboljšanih uvjeta za provođenje vremena u lokalnom području
- poboljšanje sigurnosti i osobnog doživljaja iste
- poboljšanje kvalitete zraka i smanjenje buke u četvrti

Hüttenmoser, M., Sauter, D., *Bewegungsraum – Spielraum – Strassenraum. U: Marie Meierhofer-Institut für das Kind (Hrsg.): Und es bewegt sich noch! Und Kinder br. 70. Zürich, 2002.*

Uloga koju četvrti imaju za djecu, te uloga koju djeca mogu imati u razvoju svojih četvrti/susjedstva:

- Samostalna i sigurna mobilnost važan je preduvjet zdravog fizičkog i mentalnog razvoja djece. Ukoliko ista nije osigurana, to će se negativno odraziti na razvoj, sposobnosti i društveno ponašanje djece.
- Djeca su snažni katalizatori kontakata i umrežavanja u četvrtima te mogu razbijati predrasude i zastarjele načine razmišljanja
- Djeca mogu pomoći u stvaranju pozitivnih osjećaja spram četvrti/neposrednog susjedstva (što je ključno budući da su ponašanja i odluke uvjetovani većinom emocijama, a tek manjim dijelom racionalnim argumentima, poput analize troškova i koristi). Stoga:
- Djeca lako mogu pronaći put do srca svojih roditelja
- Nije društveno prihvatljivo biti protiv dječjih potreba i zahtjeva.

Nedostatci, opasnosti

Jedan nedostatak moguće je naći u činjenici da se zbog projektnih mjera i njihove provedbe smanjuje broj parkirališnih mjesta. No slijedimo li logiku projekta – smanjiti broj javnih površina koje se koriste isključivo za automobile – to zapravo možemo smatrati projektnim uspjehom; nedostatak je samo za one građane koji žele parkirati u susjedstvu. Oni će morati malo više hodati, baš poput korisnika javnog prijevoza koji obično moraju pješaćiti do najbliže stanice. Stoga je manje riječ o nedostatku, a više o mjeri kojom se poboljšava pravičnost kod pristupa različitim oblicima prijevoza.

Roditelji bi mogli smatrati da je opasno da se njihova djeca igraju na ulicama. Stoga projekt pruža informativne materijale o prednostima projektnih mjera kroz obrazovne ustanove i škole.

Analiza dionika: tko su pokretači, a tko protivnici

Djeca ne posjeduju nikakvu formalnu moć, a obično ne postoje niti strukture koje bi im omogućile da sudjeluju u pripremanju i donošenju odluka na lokalnoj razini. U nekim gradovima dječje organizacije igraju ulogu u promicanju dječjih potreba, dok u drugima postoje i dječje skupštine kao strukturirani oblik sudjelovanja djece. No tema prilagođavanja javnog prostora djeci (a nauštrb automobila) nije često na dnevnom redu. Učitelji u vrtićima i školama, koji su obično zainteresirani za razvoj djece, mogu biti inicijatori intervencija na cestama i transformacija cestovnog prostora.

No lobi za privilegije korisnika automobila je veoma jak. Vlasnici prodavaonica i udruge trgovaca (poput gospodarske komore) često pravo na vožnju i (naročito) parkiranje doživljavaju kao „ljudsko pravo”. Mediji snažno podržavaju privilegije korištenja automobila. Na njih često utječe i velika količina novca koju na oglašavanje troši automobilska industrija, što rezultira pozitivno intoniranim člancima na temu, naročito u tabloidima.

Djecu se često doživljava kao skupinu koju je potrebno naučiti (ili „utrenirati”) poštivanju prometnih znakova kako bi se zaštitilo njihove živote. Mnoge organizacije za dječju sigurnost ne bave se izvorima opasnosti, već educiraju djecu kako bi se spriječile potencijalne nesreće. S tim ciljem one promoviraju sigurnosnu opremu, poput reflektirajućih prsluka i biciklističkih kaciga. Ova lobistička skupina ne želi oduzimati privilegije (vozača) automobila, već inzistira na tome da se ranjivi dio populacije prilagodi potrebama motoriziranog prometnog sustava.

Znanstvenici poput Marca Hüttenmosera - koji se bave istraživanjem zdravog razvoja djece – kroz svoj rad daju podršku ideji da je potrebno promijeniti prioritete prilikom organizacije korištenja javnog prostora.

Rezultati istraživanja pokazuju da djeca koja imaju mogućnost igrati se na ulicama u okolini u kojoj odrastaju ostvaruju bolji emotivni i kogni-

tivni razvoj od one koja vrijeme provode u kući ili ih se razvoji na razne aktivnosti.

Hüttenmoser sugerira kako bi promjena sustava prilagođenog automobilima i smanjivanje veznih privilegija doprinijeli zdravom razvoju naše djece.

Zakonski okvir

Švicarski istraživač Hüttenmoser ističe: “Švicarski Zakon o dobrobiti životinja navodi kako se kokošima mora omogućiti prostor za kretanje na svježem zraku; no za djecu nemamo nikakvih sličnih zakonskih odredbi.”

Vezano za zakonski okvir, moguće se pozvati na međunarodna prava djece definirana UN-ovom Konvencijom o pravima djeteta koju je ratificirala većina zemalja svijeta, kao i na nacionalne regulative vezane za ceste koje obično pokrivaju temu javnih prostora prilagođenih za djecu.

UN-ova Konvencija o pravima djeteta



Ujedinjeni narodi klasificiraju prava definirana u Konvenciji o pravima djeteta kao „3P“: provision (skrb), protection (zaštitu) i participation (sudjelovanje).

- Skrb: Djeca imaju pravo na odgovarajuć životni standard, zdravstvenu skrb, obrazovanje i usluge, igru i rekreaciju. To uključuje uravnoteženu prehranu, topao krevet za spavanje, te pristup obrazovanju.

- Zaštita: Djeca imaju pravo na zaštitu od zlostavljanja, zanemarivanja, iskorištavanja i diskriminacije. To uključuje pravo na sigurna mjesta za igru, konstruktivan odgoj, te prepoznavanje razvijajućih sposobnosti djece.

- Sudjelovanje: Djeca imaju pravo sudjelovati u zajednicama, te pravo na programe i usluge. To podrazumijeva uključenost u programe zajednice, aktivnosti izražavanja mišljenja te uključivanje djece u donošenje odluka.

Pravo na sigurna mjesta za igru i rekreaciju vezano je za pitanje prenamjene cestovnog prostora za dječju igru.

Nacionalna cestovna regulativa
(National road codes)

Nacionalno zakonodavstvo u velikom broju država ostavlja mogućnost uvođenja posebnih zona stanovanja/oživljenih ulica/ulica za igru. Obično se u takvim ulicama djeca mogu igrati, dok postoje ograničenja za automobile, koji imaju obvezu kretanja brzinom pješaka. Njemački grad Freiburg (230 000 stanovnika) ima više od 180 ulica prilagođenih djeci.

Neki nacionalni propisi omogućuju stvaranje zona zajedničkog (dijeljenog) prostora u kojima je maksimalna brzina za motorna vozila 20 km/h, uz davanje prednosti pješacima.

Zakonski je okvir poprilično fragmentiran kada je riječ o parkiranju na uličnoj razini. Nekada je mogućnost utjecaja dana gradovima, no ponekad problematiku regulira regionalno zakonodavstvo. U brojnim gradovima postoji procedura prenamjene parkirališnog prostora u komercijalni (poput uličnih kafića ili vanjskih prodajnih mjesta), no jasne procedure za prenamjenu u nekomercijalne svrhe su mnogo rjeđe. Ipak, privremena prenamjena parkirališnog prostora u zelene površine (parklets) sve je popularnija u brojnim gradovima. Grad Beč zainteresiranima pruža i smjernice za prijavu, te prostor nudi besplatno.

U nekim zemljama, poput Belgije, postoji mogućnost zatvaranja ulica u stambenim naseljima na dva tjedna godišnje; neki od gradova, poput Ghenta i Leuvena, već su koristili ovu opciju. (Za više detalja vidi studije slučaja.)

Opcije javnih politika za gradove

Svaki grad koji sudjeluje u projektu METAMORPHOSIS provesti će analizu postojećeg SUMP-a (ili drugih relevantnih dokumenata). Na temelju te analize biti će utvrđeno do koje je mjere formalno moguće ostvariti integraciju.

Za integraciju se razmatraju sljedeća dva elementa:

- Integracija teksta

Kako je potrebno opisati nove METAMORPHOSIS strategije: koliko opsežno, u koliko detalja, u kojem format te koje su informacije nužne?

- Politička/proceduralna/administrativna integracija:

Kako ostvariti političku odluku za takvu modifikaciju? Koji su administrativni i proceduralni koraci potrebni? Kako pronaći resurse (rad i financije; također i za upravljanje, nadzor i evaluaciju)?

Svaki METAMORPHOSIS grad razvija svoj plan za integraciju novih, inovativnih strategija u SUMP.

Tko (u gradskoj upravi) se time treba baviti?

U nekim gradovima inicijativu preuzima odjel za društvene djelatnosti, koji sam svojim građanima nudi privremeno zatvaranje ulica za igru. Dobri su primjeri ovakve strategije njemački gradovi Griesheim, Frankfurt i Bremen. U glavnom gradu Austrije, Beču, također postoji program ulica za igru, kao i smjernice kako se prijaviti za privremeno zatvaranje ulica za promet.

Dozvole da se neka cesta zatvori za promet obično izdaje odjel (sektor) za ceste. No uključeni mogu biti i drugi odjeli, poput onih zaduženih za odobrenje javnih događanja ili reorganizaciju autobusnih linija (ukoliko autobusna linija prolazi kroz privremeno zatvoreno područje). Ukoliko grad zaista želi olakšati građanima pokretanje postupka prenamjene cesta, obično za to postoji i jedinstveno upravno mjesto. To znači da

se građani moraju obratiti samo jednoj središnjoj instanci kako bi se prijavili za zatvaranje određene ceste ili prenamjenu parkirališta, te od iste instance dobivaju i odgovor. Sva se papirologija među odjelima tada rješava interno, te je za osobu koja podnosi zahtjev ona minimalna.

Dobre/loše prakse (nekoliko kratkih primjera)

Grad za igru („Bespielbare Stadt“)

Griesheim, Njemačka (27000 stanovnika)



Grad Griesheim reorganizirao je svoje ulice kako bi bile prilagođene djeci. Grad je postavio oko 100 objekata i skulptura na putevima do škola; time je djeci dana prilika da na novi način iskuše i istraže putovanje do škole. Postavljeni su objekti bili namijenjeni za opuštanje, igru, skakanje i penjanje, ali i da djeci pomognu da lakše zapamte put do škole.

U Griesheimu stanovnici lako mogu podnijeti zahtjev za privremeno zatvaranje cesta za promet, putem obrasca (koji je na raspolaganju svim zainteresiranim građanima) koji se predaje gradskom odjelu za društvene djelatnosti. Postoji samo jedna obveza: osoba koja podnosi prijavu o tome mora obavijestiti susjede u ulici, za što grad također nudi posebnu šprancu.

Ulice za igru u Beču



Na bečkim ulicama za igru djeca imaju prednost. Dijelovi cesta u brojnim gradskim okruzima izabrani su kao ulice za igru; kroz njih se djeci omogućuje da na različite načine koriste i istražuju javni prostor, kao i da se igraju u sigurnom okruženju.

Ulice za igru rezultat su suradnje između gradskog odjela za obrazovanje i izvankurikularne aktivnosti (Ma13) te odjela za razvoj i planiranje (Ma18).

Školska ulica u Odenseu (Danska, 180 000 stanovnika)

Grad Odense odlučio je od 2010. godine stvoriti nove gradske prostore pod motom „Igrati se znači živjeti”, a s ciljem promicanja zdravlja i fizičke aktivnosti među svojim stanovnicima. Ulica Roars Vej nalazi se odmah pokraj škole. Postojala su dva problema: s jedne strane, veliki je kaos na cesti nastajao tokom udarnih jutarnjih sati, dok su roditelji djecu ostavljali u školi; s druge, škola nije mogla osigurati učenicima posebno dobre uvjete tokom odmora, jer je školsko dvorište bilo veoma malo.

Roars Vej bila je prva ulica u Odenseu prenamjenjena u ulicu za igru. Zatvorena je za promet za vrijeme trajanja nastave, što znači da

djeca mogu pohađati određene nastavne sate vani – uključujući fizičke aktivnosti i inspirativne igre.



Oživljena ulica u Gentu, Belgija – svako ljeto bez automobila
www.leefstraat.be



„Oživljena ulica” (Leefstraat) u belgijskom gradu Gentu pravo je sastajalište. Građani u Ghentu mogu prenamijeniti ulice u zone bez automobila

bila na do dva mjeseca godišnje. Aute se za to vrijeme preusmjerava u javne garaže.



Stanovnici koriste zonu bez automobila: postavljaju biljke i klupe i umjetnu travu, stvarajući prostor za bicikle i za dječju igru direktno ispred kuće. Neki dojmovi iz takvih ulica dostupni su u videu na YouTubeu:

<https://www.leefstraat.be/video-terugblik-op-4-jaar-experimenteren>

Vremenski okvir

Vrijeme potrebno za promjenu okvirnih uvjeta u gradskoj upravi kako bi se građanima pomoglo da privremeno svoje ulice pretvore u oživljene ulice u ambicioznom bi gradu bilo između pola godine do godinu dana. Obično postoji potreba za reorganizacijom nekih procesa i preraspodjelom sredstava unutar uprave. Jednom kada je sustav uspostavljen, odobravanje zahtjeva od strane stanovnika trebalo bi biti relativno brzo (2-6 tjedana).

Za provedbu planiranih transformacija ili stvaranje trajnih promjena moglo bi biti potrebno više vremena, posebno u slučajevima gdje su po-

trebne infrastrukturne promjene i radovi na cesti (jedna do tri godine).

Troškovi

Troškovi promjena u internim upravnim procesima su umjereni. Ukoliko ne postoji mogućnost angažiranja već zaposlenih djelatnika (koji će preuzeti nove radne zadatke i uklopiti ih u svoje radne sate), trebat će dodatno osigurati provedbu unutarnjeg procesa odobravanja prijave građana. Osoba zadužena za taj posao mora biti zaposlena na pola radnog vremena.

Ukoliko grad pruža i materijale koje građani mogu koristiti u zatvorenim dijelovima ulica, troškove je moguće izračunati na oko €1000 – 5000 po ulici. Ukoliko je planirana i animacija i vođenje organiziranih aktivnosti, treba računati na dodatnih €100-200 po danu.

Za promjene u infrastrukturi vrijede uobičajeni troškovi redizajniranja, uz dodatak troškova uličnog namještaja.

Otvorena pitanja

Jedno od otvorenih pitanja je na koji način utvrditi hijerarhiju društvenih/javnih vrijednosti prema kojoj je pravo djece na zdrav razvoj rangirano više od prava korisnika automobila da svuda i u svako vrijeme koriste javni prostor.

Mogući razvoj u budućnosti

Grad Freiburg ima dugoročno iskustvo s primjenom ideje oživljenih ulica na području cijelog grada. Ideja područja za igru za djecu u blizini mjesta stanovanja dio je dugoročne gradske strategije. Udio putovanja automobilom u Freiburgu smanjio se sa 39% (1982.) na 32% (1999.) pa sve do 26% (2016.), dok je sukladno tome porastao udio aktivnih oblika mobilnosti. Moguće je pretpostaviti da su takvi pozitivni trendovi u ponašanju vezanom za mobilnost i vezani porast kvalitete života djelomično nastali kao rezultat kontinuiranog promicanja aktivne mobilnosti. Freiburg je tako dobro uložio u budućnost, i sada može uživati efekte takvog planiranja.

U svakom slučaju, Freiburg je dobar primjer brojnim gradovima koji bi željeli uložiti u kvalitetu života svojih građana.

Kako se (i kamo) sve to uklapa u SUMP?

Transformacija iz prostora za automobile u prostor za djecu dobro se uklapa u ideje SUMP-a. S jedne se strane smanjuje atraktivnost korištenja automobila, budući da se povećava udaljenost (za šetnju) do najbližeg parkirališnog mjesta. S druge strane, potiče se sudjelovanje građana u procesu donošenja odluka vezanih za javni prostor.

Metoda transformacije cesta posebno se poklapa sa SUMP pristupom u području participacije građana, smanjenja korištenja automobila i socijalizacije za aktivnu mobilnost.

Napomena

Kako se projekt METAMORPHOSIS, koji je EK ocijenila izrazito pozitivno, provodi tek zadnjih 10 mjeseci i tek je ušao u fazu provedbe, neke od faza procesa još uvijek nisu testirane.

Izvor

www.metamorphosis-project.eu

Authors

Susanne Wrighton i Karl Reiter

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM-AMOR
– Austrian Mobility Research

Schönaugasse 8a; 8010 Graz, Austrija

wrighton@fgm.at i reiter@fgm.at

www.sump-network.eu

PRAVNO ODRICANJE OD ODGOVORNOSTI: Jedina odgovornost za sadržaj ove publikacije leži na autorima. Publikacija ne odražava nužno stav Europske unije. Europska komisija nije odgovorna za bilo kakvu moguću upotrebu informacija sadržanih u ovoj publikaciji. Sve ilustracije dobivene su od sudjelujućih partnera (ako nije drugačije navedeno) i njihovo je reproduciranje u ovoj publikaciji odobreno.



CIVITAS PROSPERITY financirani su sredstvima iz programa Europske unije za istraživanje i inovativnost Horizon 2020 u okviru sporazuma o dodjeli bespovratnih sredstava 690636.