



Είναι καιρός να επιστρέψουμε ένα μέρος του δημόσιου χώρου στα παιδιά, ώστε να υποστηρίξουμε την κοινωνική, γνωστική και συναισθηματική τους ανάπτυξη. Επί του παρόντος, το μεγαλύτερο μέρος του δημόσιου χώρου καταλαμβάνεται από μηχανοκίνητα οχήματα. Το έργο METAMORPHOSIS ξεκίνησε να χρησιμοποιεί αυτή τη μεγάλη δυναμική του χώρου και να τον μετασχηματίζει σύμφωνα με τις ανάγκες των παιδιών. Το ζήτημα είναι να μεταμορφωθεί ο χώρος των οχημάτων σε χώρο για τους ανθρώπους.

### Περιγραφή του προβλήματος

Ο Jan Gehl, ο διάσημος Δανός πολεοδόμος που συμβουλεύει πόλεις σε όλο τον κόσμο, έχει δηλώσει επανειλημμένα ότι ο πιο απλός και αξιόπιστος δείκτης για την ποιότητα ζωής σε μια πόλη είναι ο αριθμός των παιδιών που βρίσκονται σε δρόμους και πλατείες. Όταν πολλά παιδιά βρίσκονται στο δρόμο, αποδεικνύεται ότι η πόλη έχει σχεδιαστεί σε ανθρώπινη κλίμακα - και όχι με βάση τις ανάγκες των αυτοκινήτων. Επίσης, όταν μια γειτονιά είναι φιλική προς τα παιδιά, είναι καλά σχεδιασμένη και για όλους τους άλλους.

Ο David Engwicht δηλώνει ότι το «σπίτι» δεν αποτελεί μια τοποθεσία, αλλά ένα συναίσθημα. «Στο παρελθόν,

αυτή το αίσθημα του σπιτιού δεν περιοριζόταν μόνο στο σπίτι που ζούσε κάποιος, αλλά περιλάμβανε ολόκληρο το χωριό ή ολόκληρη την πόλη. Καθώς τα παιδιά μεγάλωναν, εξερευνούσαν τις γειτονιές τους σε συνεχώς διευρυνόμενους κύκλους, ενσωματώνοντας όλο και περισσότερο αυτήν την περιοχή σε αυτό που αισθάνονταν ως σπίτι τους. Ωστόσο, ο σύγχρονος τρόπος ζωής έχει οδηγήσει σε δραματική συρρίκνωση του χώρου που οι άνθρωποι θεωρούν το «σπίτι» τους.» Ο αστικός σχεδιασμός του περασμένου μισού αιώνα ήταν έντονα προσανατολισμένος στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, οδηγώντας σε ορισμένα καταστροφικά αποτελέσματα: μη ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό των περισσότερων δρόμων και πλατειών, χειροτέρευση της ποιότητας ζωής και αυξημένα ατυχήματα, θόρυβος και ρύπανση. Η Ε.Ε. έχει τονίσει αυτά τα προβλήματα και τις πιθανές λύσεις σε διάφορα έγγραφα πολιτικής. Αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν και θετικές εξελίξεις, αλλά αυτές επικεντρώνονται κυρίως στα αστικά κέντρα. Η πλειοψηφία των συνοικιών της πόλης εξακολουθεί να έχει σχεδιασμό προσανατολισμένο στα αυτοκίνητα, και ως εκ τούτου λιγότερα παιδιά στους δρόμους και χαμηλότερα επίπεδα ζωής στους δρόμους.

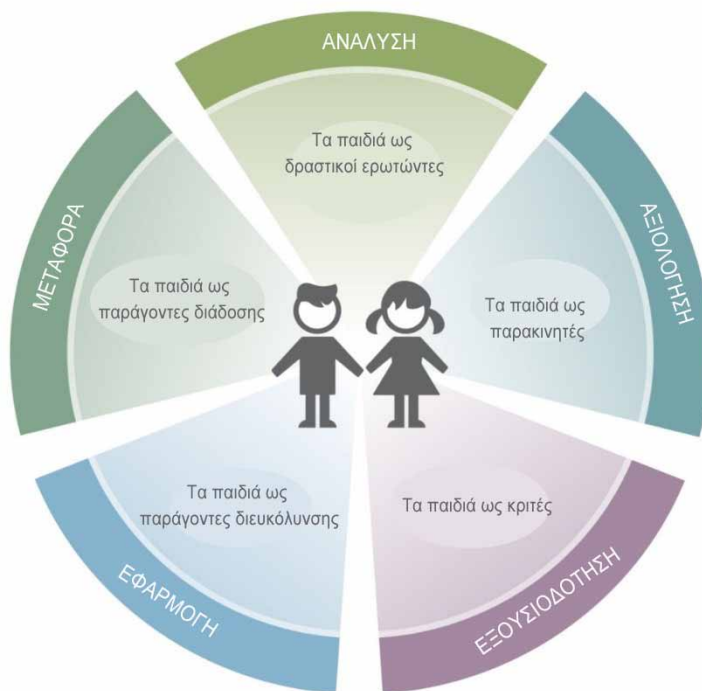


Ένας από τους (περισσότερους από 180) δρόμους σχεδιασμένους για πεζούς ("living streets") μέσα στην πόλη Freiburg, Γερμανία.

## Πώς λειτουργεί

Ο κύριος στόχος του Metamorphosis είναι να μεταμορφώσει τις γειτονιές που είναι προσανατολισμένες στα αυτοκίνητα σε φιλικές προς τα παιδιά γειτονιές, επιτυγχάνοντας αλλαγές συμπεριφοράς και βελτίωση της ποιότητας ζωής. Αυτή η μοναδική και καινοτόμος προσέγγιση του έργου βα-

σίζεται στην ιδέα της συμμετοχής των παιδιών όχι μόνο σε ορισμένες πτυχές του έργου, αλλά στην καθιέρωσή τους για πρώτη φορά σε σημαντικούς παράγοντες σε όλα τα στάδια του έργου. Το πρόγραμμα θα περιλαμβάνει παιδιά ηλικίας 3 έως 18 ετών, με την κύρια ηλικιακή ομάδα να είναι παιδιά ηλικίας από 6 έως 16 ετών.



Εικόνα 2: Ρόλοι των παιδιών κατά τη διάρκεια του έργου Metamorphosis, που περιγράφουν τη μεθοδολογία του έργου

1. Στην αρχή του έργου, κατά τη φάση ανάλυσης, τα παιδιά συμπεριλαμβάνονται στη δημιουργία ενός οράματος για τέτοιου είδους μετασχηματισμούς των συνοικιών τους. Οι μετασχηματισμοί επιτυγχάνονται με τη διεξαγωγή εργασιών και τη συμμετοχή των τελικών χρηστών, συμπεριλαμβανομένων των παιδιών, και των ενδιαφερομένων φορέων με μεθόδους δημιουργίας οράματος, όπως είναι το ταξίδι στο χρόνο ή η χαρτογράφηση του οράματος. Τα παιδιά, ιδιαίτερα τα μικρότερα ηλικιακά, μπορούν να αμφισβητήσουν τα πάντα, μια ικανότητα η οποία χρησιμοποιείται για τοπικές έρευνες και αναλύσεις. Τα σχολεία ενσωματώνουν αυτό το έργο στις τακτικές εκπαιδευτικές τους δραστηριότητες, όπως όταν ζωγραφίζουν ή διδάσκουν.
2. Βάσει των αποτελεσμάτων της φάσης Ανάλυσης και Δημιουργίας Οράματος, οι εταίροι του έργου δημιουργούν, για παράδειγμα, σχέδια προσωρινών μετασχηματισμών του οδικού χώρου μαζί με τα παιδιά κατά τη φάση υλοποίησης. Τέτοιες προσωρινές αλλαγές περιλαμβάνουν «δρόμο διακοπών» ή «δρόμο γενεθλίων» ή παρεμβάσεις όπως προσωρινό μετασχηματισμό χώρου στάθμευσης π.χ. για δημόσιο χώρο πρωινού κ.λπ. Κατά τη διάρκεια αυτής της φάσης, οι εταίροι του έργου εφαρμόζουν, για παράδειγμα, προσωρινή κατανομή του δρόμου για τα παιδιά μαζί με τα παιδιά, ώστε να χρησιμοποιούν τον περιβάλλοντα χώρο του σχολείου ως εργαστήριο καινοτομίας για τους “living streets” και για υπαίθρια σχολικά μαθήματα ή παιχνίδια. Αυτό γίνεται είτε με εκπαιδευτικούς είτε με ομάδες παιδιών. Εναλλακτικά, μια ομάδα από τη γειτονιά αναλαμβάνει το σχεδιασμό των εργασιών. Αναμένεται επίσης ότι

τα παιδιά επικοινωνούν με τους γονείς τους σχετικά με τα μέτρα και ότι οι περισσότεροι ενήλικες θεωρούν την ασφάλεια και την προστασία των παιδιών στο δημόσιο χώρο ως προτεραιότητα. Ως εκ τούτου, είναι πιθανό ότι τα μέτρα του Metamorphosis, που αποσκοπούν στην αύξηση της ασφάλειας των παιδιών στον οδικό χώρο, θα λάβουν έγκριση από τους εταίρους.

3. Κατά τη διάρκεια της Φάσης Αξιολόγησης, τα παιδιά ενεργούν ως κριτές των εφαρμοσμένων μέτρων. Συμμετέχουν σε έρευνες (μέτρησης και παρατήρησης) που σχετίζονται με τη χρήση του οδικού χώρου πριν, κατά τη διάρκεια και μετά τις παρεμβάσεις. Στο πλαίσιο των σχολικών δραστηριοτήτων τους συλλέγουν επίσης πληροφορίες, μέσω συνεντεύξεων, από τους (ενήλικες) κατοίκους σχετικά με τα σχέδια, αλλά και πιθανές ιδέες για μελλοντική εφαρμογή. Τα αποτελέσματα των ερευνών και η εμπειρία από το προσωπικό «κλείσιμο» των δρόμων συζητούνται σε μια ομάδα συζήτησης παιδιών και με αυτόν τον τρόπο δημιουργείται ένας κατάλογος με τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, για προσαρμογή και τακτική εφαρμογή των μέτρων.

4. Με την προσαρμογή των παρεμβάσεων έτσι ώστε να μπορούν να υλοποιηθούν και σε άλλες γειτονιές ή πόλεις, τα παιδιά λειτουργούν ως κινητήριες δυνάμεις. Για να επιτευχθεί αυτό, τα παιδιά πρέπει να έρθουν σε επαφή με διάφορα εκπαιδευτικά προγράμματα (εργαστήρια επισκευής ποδηλάτων και εκπαίδευση σχετικά με τα ποδήλατα) ώστε να ενισχυθούν οι νέες δεξιότητες που αποκτήθηκαν. Ταυτόχρονα, το έργο προωθεί και άλλα εργαλεία ανάπτυξης δεξιοτήτων για την ενίσχυση των διαφόρων ομάδων ενδιαφερομένων. Για παράδειγμα, δημιουργούνται εργαλεία για την υποστήριξη των καινοτομιών του έργου, π.χ. εκπαιδευτικά προγράμματα και διδακτικό υλικό στα σχολεία για την ενημέρωση των παιδιών.

5. Κατά τη διάρκεια της Φάσης Διάδοσης, τα γεγονότα, τα στοιχεία, οι ιστορίες και οι εντυπωσιακές εικόνες που συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια του έργου και αξιολογήθηκαν από παιδιά και εταίρους του έργου, χρησιμοποιούνται για τη διάδοση των ενεργειών.

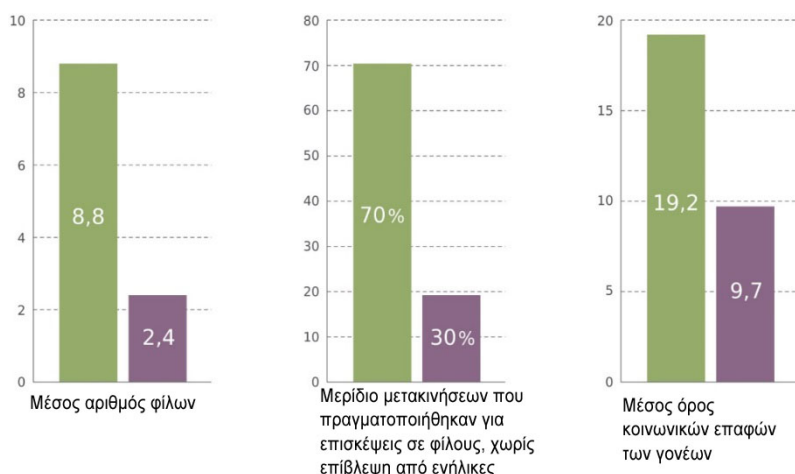
## Ποια είναι τα οφέλη και ποιοι οι ωφελούμενοι

Η αποσυμφόρηση των δρόμων, οι βιώσιμες οδικές συνθήκες και συνεπώς οι περισσότερο ενεργές συμπεριφορές κινητικότητας έχουν ως αποτέλεσμα:

- Υγιέστερους κατοίκους (δεδομένου ότι είναι πιο πιθανό να περπατούν και να ποδηλατούν)
- Καλύτερη ανάπτυξη των δεξιοτήτων και των σωματικών, συναισθηματικών και κοινωνικών ικανοτήτων των παιδιών
- Αύξηση του προσωπικού χώρου για αλληλεπιδράσεις, ειδικά για τα παιδιά και, συνεπώς, αύξηση των κοινωνικών επαφών (αριθμός φίλων και αριθμός επισκέψεων στη γειτονιά)

Παιδιά 5 ετών και οι γονείς τους

Πηγή: Hüttenmoser 2002



Σχήμα 3: Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων επηρεάζει τον αριθμό των φίλων και κοινωνικών επαφών (Πηγή: Μελέτη του Hüttenmoser, 2002)

- Μείωση των μετακινήσεων για αναψυχή και ψώνια λόγω των βελτιωμένων συνθηκών στην περιοχή
- Αύξηση της ασφάλειας και του αισθήματος σιγουριάς
- Καθαρότερη γειτονιά όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και τα επίπεδα θορύβου.



Ο ρόλος που διαδραματίζουν οι γειτονιές για τα παιδιά και ο ρόλος των παιδιών όσον αφορά την ανάπτυξη της γειτονιάς:

- Η ανεξάρτητη και ασφαλής κινητικότητα αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για την υγιή σωματική και πνευματική ανάπτυξη των παιδιών. Σε αντίθετη περίπτωση, η ανάπτυξη, οι ικανότητες και η κοινωνική συμπεριφορά των παιδιών θα επηρεαστούν αρνητικά.
- Τα παιδιά αποτελούν ισχυρό καταλύτη για τις επαφές και τα δίκτυα στη γειτονιά και μπορούν να εξαφανίσουν τις προκαταλήψεις και τους παλαιότερους τρόπους σκέψης.
- Τα παιδιά μπορούν να βοηθήσουν στην ανάπτυξη θετικών συναισθημάτων για τη γειτονιά, κάτι το οποίο είναι ένα βασικό ζήτημα, καθώς η συμπεριφορά και οι αποφάσεις καθορίζονται ως επί το πλείστον από συναισθήματα και σε πολύ μικρότερο βαθμό από λογικά επιχειρήματα όπως το κόστος-όφελος. Έτσι:
- Τα παιδιά μπορούν εύκολα να βρουν έναν άμεσο τρόπο να επηρεάσουν τα συναισθήματα των γονιών τους.
- Το να είσαι ενάντια στις ανάγκες και τα αιτήματα των παιδιών δεν είναι κοινωνικά αποδεκτό.

## Μειονεκτήματα, κίνδυνοι

Στα πλαίσια του έργου Metamorphosis, ο κίνδυνος μπορεί να εκφραστεί με βάση το γεγονός ότι οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων μειώνονται λόγω των μέτρων και υλοποιήσεων του έργου. Ωστόσο, ακολουθώντας τη λογική του έργου, δηλαδή η επιδίωξη της μείωσης του δημόσιου χώρου που είναι αφιερωμένος στα αυτοκίνητα, αποτελεί μια επιτυχία του έργου. Έτσι, τα μειονεκτήματα που δημιουργούνται είναι κυρίως σημαντικά για τους πολίτες που θέλουν να σταθμεύουν το αυτοκίνητό τους στη γειτονιά, καθώς είναι υποχρεωμένοι να περπατούν για μια ορισμένη απόσταση, όπως οι χρήστες των δημόσιων συγκοινωνιών, οι οποίοι συνήθως πρέπει να περπατήσουν μέχρι την επόμενη στάση. Επομένως, δεν αποτελεί τόσο μειονέκτημα, όσο μέτρο το οποίο βελτιώνει την ισότιμη πρόσβαση μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς.

Οι γονείς ενδέχεται να θεωρούν ότι είναι πολύ επικίνδυνο για τα παιδιά τους να παίζουν στους δρόμους. Ως εκ τούτου, το έργο παρέχει ενημερωτικό υλικό σχετικά με τα πλεονεκτήματα των μέτρων του Metamorphosis, μέσω των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και των σχολείων.

## Ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων - ποιοι αποτελούν υποστηρικτές και ποιοι αντιπάλους

Τα παιδιά δεν έχουν καμία επίσημη εξουσία και συνήθως δεν υπάρχουν οι κατάλληλες δομές για να συμμετέχουν στην προετοιμασία ή στη λήψη δημοτικών αποφάσεων. Σε ορισμένες πόλεις, οι οργανισμοί που είναι υπεύθυνοι για τα παιδιά διαδραματίζουν ρόλο υποστηρικτών για αυτά και τις ανάγκες τους, ενώ σε ορισμένες πόλεις υπάρχουν και κοινοβούλια παιδιών που επιτρέπουν έναν περισσότερο δομημένο τρόπο συμμετοχής τους. Ωστόσο, το θέμα της μεταμόρφωσης των δημοσίων χώρων σε χώρο των παιδιών δεν περιλαμβάνεται συχνά στις δράσεις τους. Οι εκπαιδευτικοί προσχολικής και σχολικής ηλικίας που συνήθως ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη των παιδιών μπορούν να αποτελέσουν κινητήριες δυνάμεις για παρεμβάσεις στους δρόμους και μετασχηματισμό του οδικού χώρου.

Ωστόσο, το λόμπι για τα χωρικά προνόμια των χρηστών αυτοκινήτων είναι πολύ ισχυρό. Ειδικά οι ιδιοκτήτες καταστημάτων και οι ενώσεις καταστημάτων, όπως το εμπορικό επιμελητήριο, συχνά αναγνωρίζουν το δικαίωμα οδήγησης και ειδικά στάθμευσης, ως «ανθρώπινο δικαίωμα». Επίσης, τα μέσα ενημέρωσης είναι ισχυροί υποστηρικτές των προνομίων της χρήσης αυτοκινήτων. Συχνά επηρεάζονται από τα τεράστια ποσά των διαφημιστικών από τις αυτοκινητοβιομηχανίες, γεγονός που μπορεί επίσης να οδηγήσει σε υποστηρικτικά άρθρα.

Τα παιδιά θεωρούνται συχνά ως μια ομάδα του πληθυσμού, η οποία πρέπει να εκπαιδευτεί για να σεβαστεί τους νόμους της κυκλοφορίας ώστε να προστατεύσει τη ζωή της. Πολλές οργανώσεις για την ασφάλεια των παιδιών δεν αντιμετωπίζουν τον κίνδυνο από την πηγή του, αλλά προσπαθούν να εκπαιδεύσουν τα παιδιά ώστε να αποφευχθούν τυχόν ανθρώπινες απώλειες. Ακολουθώντας αυτή τη λογική, προωθούν εξοπλισμό ασφαλείας όπως ανακλαστικά γιλέκα, κράνη ποδηλάτων κ.λπ. Η κύρια ιδέα αυτής της ομάδας είναι να διατηρηθούν τα προνόμια των αυτοκινήτων αμετάβλητα, επιμένοντας ότι το ευάλωτο τμήμα του πληθυσμού πρέπει να προσαρμοστεί στις ανάγκες του συστήματος μεταφορών μηχανοκίνητων οχημάτων.

Οι ερευνητές, όπως ο Marco Hüttenmoser, οι οποίοι έχουν την υγιή ανάπτυξη των παιδιών ως πεδίο έρευνάς τους, μπορούν να συνεισφέρουν με γεγονότα τα οποία υποστηρίζουν την αλλαγή των προτεραιοτήτων της χρήσης του αστικού χώρου.

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι τα παιδιά που έχουν τη δυνατότητα να παίζουν στους δρόμους, βελτιώνουν περισσότερο τη συναισθηματική και νοητική τους ανάπτυξη, σε σύγκριση με εκείνα που μένουν στο σπίτι.

Ο Hüttenmoser προτείνει ότι με την αλλαγή του συστήματος μεταφορών και τη μείωση των προνομίων χρήσης του αυτοκινήτου, θα βοηθήσουμε τα παιδιά μας να αναπτυχθούν με υγιή τρόπο.

## Νομικό Πλαίσιο

- Ο Ελβετός ερευνητής Hüttenmoser αναφέρει: «Ο νόμος για την ευημερία των ζώων στην Ελβετία ορίζει ότι τα κοτόπουλα πρέπει να διαθέτουν ένα συγκεκριμένο χώρο για να κυκλοφορούν στον καθαρό αέρα. Για τα παιδιά μας δεν υπάρχει καμία νομική διάταξη».
- Όσον αφορά το νομικό πλαίσιο, μπορεί να γίνει αναφορά στα διεθνή δικαιώματα των παιδιών που καθορίζονται στη «Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα Δικαιώματα του Παιδιού», η οποία επικυρώνεται από όλες σχεδόν τις χώρες του κόσμου, αλλά και στους εθνικούς κώδικες οδικής κυκλοφορίας, οι οποίοι καλύπτουν το θέμα του φιλικού προς τα παιδιά δημοσίου χώρου.



Τα Ηνωμένα Έθνη ταξινομούν τα δικαιώματα που περιγράφονται στη Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού ως εξής:

- Παροχές: Τα παιδιά έχουν το δικαίωμα σε επαρκές επίπεδο διαβίωσης, υγειονομικής περίθαλψης, εκπαίδευσης και υπηρεσιών, παιχνιδιού και ανάπαυλας. Αυτά περιλαμβάνουν μια ισορροπημένη διατροφή, ένα ζεστό κρεβάτι και πρόσβαση στην εκπαίδευση.

- Προστασία: Τα παιδιά έχουν δικαίωμα προστασίας από κακομεταχείριση, αμέλεια, εκμετάλλευση και διάκριση. Αυτό περιλαμβάνει το δικαίωμα σε ασφαλή μέρη για να παίζουν, την εποικοδομητική συμπεριφορά ανατροφής τους και την αναγνώριση των εξελισσόμενων ικανοτήτων τους.
- Συμμετοχή: Τα παιδιά έχουν το δικαίωμα να συμμετέχουν στις κοινότητες και να έχουν προγράμματα και υπηρεσίες που να απευθύνονται σε εκείνα. Αυτό περιλαμβάνει τη συμμετοχή των παιδιών στα κοινοτικά προγράμματα και δραστηριότητες, αλλά και τη συμμετοχή τους στη λήψη αποφάσεων.

Το δικαίωμα σχετικά με την ύπαρξη ασφαλών χώρων για παιχνίδι και αναψυχή σχετίζεται με το ζήτημα της ανακατανομής του οδικού χώρου.

### Εθνικοί κώδικες οδικής κυκλοφορίας

Οι κώδικες οδικής κυκλοφορίας πολλών χωρών προσφέρουν τη δυνατότητα εισαγωγής κατοικημένων ζωνών, δρόμων σχεδιασμένων για τους πεζούς και δρόμων για παιχνίδι. Συνήθως σε αυτούς τους δρόμους τα παιδιά μπορούν να παίξουν, αφού η κυκλοφορία των αυτοκινήτων είναι περιορισμένη και τα αυτοκίνητα πρέπει να κινούνται με την ταχύτητα των πεζών. Η γερμανική πόλη Freiburg (230.000 κάτοικοι) προσφέρει περισσότερες από 180 κατοικημένες ζώνες για παιδιά.

Ορισμένοι κώδικες οδικής κυκλοφορίας προβλέπουν «ζώνες συναντήσεων» ή κοινόχρηστους χώρους με μέγιστο όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα για μηχανοκίνητα οχήματα και παραχώρηση προτεραιότητας στους πεζούς.

Στον τομέα της στάθμευσης αυτοκινήτων το νομικό πλαίσιο είναι ιδιαίτερα κατακερματισμένο. Σε πολλές πόλεις υπάρχουν διαδικασίες για το μετασχηματισμό των χώρων στάθμευσης σε εμπορικούς χώρους, όπως καφετέριες ή υπαίθριους χώρους πώλησης για τα καταστήματα. Για μη εμπορική χρήση, το νομικό πλαίσιο και οι διαδικασίες χορήγησης επιδοτήσεων είναι λιγότερο ανεπτυγμένα. Ωστόσο, σε όλο και περισσότερες πόλεις, ο προσωρινός μετασχηματισμός των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων σε μικρά αστικά πάρκα (parklets) γίνεται ιδιαίτερα δημοφιλής. Επίσης, ο Δήμος της Βιέννης παρέχει κατευθυντήριες γραμμές για τους ενδιαφερόμενους ώστε να υποβάλουν αιτήσεις για αυτά τα πάρκα και προσφέρει το χώρο δωρεάν.

Σε ορισμένους κώδικες οδικής κυκλοφορίας, όπως στο Βέλγιο, υπάρχει η δυνατότητα να κλείνουν οικιστικοί δρόμοι για δύο εβδομάδες το χρόνο, για παράδειγμα. Η Γάνδη και το Λέουβεν χρησιμοποίησαν αυτόν τον κανονισμό (Βλέπε επίσης την ενότητα της μελέτης περίπτωσης.)

### Επιλογές πολιτικής για τις πόλεις

- Κάθε πόλη στα πλαίσια του έργου Metamorphosis θα πραγματοποιήσει ανάλυση του υπάρχοντος ΣΒΑΚ (ή των ισοδύναμων εγγράφων σχεδιασμού). Βάσει αυτής της ανάλυσης θα καθοριστεί σε ποιο βαθμό η ενοποίηση μπορεί να επιτευχθεί επίσημα.
- Για την ενοποίηση, εξετάζονται τα ακόλουθα δύο στοιχεία:

- Ενοποίηση κειμένου:

Πώς πρέπει να περιγράφονται οι νέες στρατηγικές του Metamorphosis - σε ποιο μήκος, βάθος, μορφή και ποια δεδομένα είναι απαραίτητα;

- Πολιτική / διαδικαστική / διοικητική ενοποίηση:

Πώς μπορεί να επιτευχθεί η πολιτική απόφαση για μια τέτοια τροποποίηση; Ποια διοικητικά και διαδικαστικά βήματα είναι απαραίτητα; Πώς μπορούν να διατεθούν πόροι (εργασία και χρηματοδότηση) για διαχείριση, παρακολούθηση και αξιολόγηση;

Κάθε πόλη του Metamorphosis αναπτύσσει ένα σχέδιο για την ενσωμάτωση των νέων και καινοτόμων στρατηγικών στο ΣΒΑΚ.

### Ποιοι (από τη διοίκηση της πόλης) πρέπει να το αντιμετωπίσουν

Σε ορισμένες πόλεις, το κοινωνικό τμήμα αναλαμβάνει την πρωτοβουλία και προσφέρει στους πολίτες την υπηρεσία των προσωρινών δρόμων για παιχνίδι. Καλά παραδείγματα αυτής της στρατηγικής είναι οι γερμανικές πόλεις Griesheim, Φρανκφούρτη και Βρέμη. Η αυστριακή πρωτεύουσα Βιέννη προσφέρει επίσης ένα πρόγραμμα δρόμων παιχνιδιού και κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τον τρόπο υποβολής αιτήσεων προσωρινού κλεισίματος των δρόμων.

Συνήθως η άδεια για το κλείσιμο του δρόμου πρέπει να εκδίδεται από το οδικό τμήμα. Ωστόσο, ενδέχεται να επηρεαστούν και άλλα τμήματα που είναι υπεύθυνα για την άδεια εκδηλώσεων ή για την αναδιοργάνωση των διαδρομών των λεωφορείων. Εάν μια πόλη ενδιαφέρεται πραγματικά να διευκολύνει τους πολίτες της να ξεκινήσουν την ανακατανομή του οδικού χώρου για χρήση από τα παιδιά, τότε προσφέρουν μία ενιαία υπηρεσία στους πολίτες της. Αυτό σημαίνει ότι ο ενδιαφερόμενος πολίτης πρέπει να προσεγγίσει μόνο ένα κεντρικό σημείο επαφής για να υποβάλει αίτημα για κλείσιμο δρόμου ή μετασχηματισμό χώρου στάθμευσης και λαμβάνει την απάντηση από εκεί. Όλες οι γραφειοκρατικές εργασίες διεξάγονται εσωτερικά από το τμήμα αυτό και περιορίζονται στο ελάχιστο για τον αιτούντα.



## Καλές/κακές πρακτικές (σύντομα παραδείγματα)

Griesheim, Γερμανία, 27.000 κάτοικοι - Πόλη παιχνιδιού ("Bespielbare Stadt")

Η πόλη Griesheim επανασχεδίασε τους δρόμους για χρήση από τα παιδιά. Η πόλη εγκατέστησε περίπου

100 αντικείμενα και γλυπτά κατά μήκος των σχολικών διαδρομών, ώστε να δώσει στα παιδιά την ευκαιρία να βιώσουν και να εξερευνήσουν διαφορετικά το δρόμο τους προς στο σχολείο. Αυτά τα αντικείμενα σχεδιάστηκαν ώστε τα παιδιά να μπορούν να χαλαρώσουν, να παίξουν, να διασκεδάσουν και να θυμούνται ευκολότερα το δρόμο προς το σχολείο.



Στο Griesheim, οι άνθρωποι μπορούν να υποβάλουν αίτηση για προσωρινό κλείσιμο δρόμου πολύ εύκολα, προσεγγίζοντας το κοινωνικό τμήμα χρησιμοποιώντας ένα έντυπο που προσφέρει ο δήμος σε όλους τους

ενδιαφερόμενους πολίτες. Υπάρχει μόνο μία υποχρέωση: ο αιτών πρέπει επίσης να ενημερώσει τους γείτονές του (και πάλι ο Δήμος προσφέρει μια προκαθορισμένη επιστολή για να βοηθήσει τον αιτούντα).

## Οι δρόμοι για πεζούς της Βιέννης



Τα παιδιά έχουν προτεραιότητα στους δρόμους που έχουν σχεδιαστεί για τους πεζούς στη Βιέννη. Ορισμένοι οδικοί άξονες σε διάφορες περιοχές της Βιέννης έχουν επιλεγεί ως δρόμοι για παιχνίδι, αφιερωμένοι στα παιδιά. Αυτοί οι δρόμοι προσφέρουν στα παιδιά τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν και να εξερευνούν το δημόσιο χώρο με πολλούς τρόπους και να παίζουν σε ένα ασφαλές περιβάλλον.

Οι δρόμοι αυτοί είναι μια συνεργασία μεταξύ του Τμήματος Εκπαίδευσης και Εξωσχολικής Εποπτείας της Νεολαίας (MA13) και του Τμήματος Πολεοδομίας (MA18).

Σχολική οδός – Odense, Δανία (180.000 κάτοικοι)

Η Odense, προκειμένου να προωθήσει την υγεία και να τονώσει την προτίμηση των πολιτών για σωματική δραστηριοποίηση, αποφάσισε να δημιουργήσει νέους αστικούς χώρους από το 2010 και μετά, με το όραμα «Το παιχνίδι δίνει ζωή». Η οδός Roars Vej βρίσκεται ακριβώς δίπλα σε ένα σχολείο, το οποίο αντιμετώπιζε δύο προβλήματα: Πρώτον, κατά τις πρωινές ώρες αιχμής επικρατούσε χάος κατά τη διάρκεια που οι γονείς αφήναν τα παιδιά τους στο σχολείο. Δεύτερον, το σχολείο δεν μπορούσε να προσφέρει στους μαθητές ιδιαίτερα καλές συνθήκες κατά τη διάρκεια του διαλείμματος, καθώς η αυλή του σχολείου ήταν πολύ μικρή.



Η Roars Vej αποτέλεσε την πρώτη οδό στην Odense που μετατράπηκε σε δρόμο για παιχνίδι. Προσφέρει στα παιδιά την ευκαιρία για υπαίθρια μαθήματα, τα οποία περι-

λαμβάνουν αθλητικές δραστηριότητες και παιχνίδια. Ο δρόμος παραμένει κλειστός για την κυκλοφορία κατά τη διάρκεια του σχολικού ωραρίου.



Living Street, Γάνδη, Βέλγιο - Καλοκαίρι χωρίς αυτοκίνητο  
[www.leefstraat.be](http://www.leefstraat.be)



Το «Leefstraat» (Living Street), στην πόλη της Γάνδης είναι ένας πραγματικός τόπος συνάντησης. Στη Γάνδη, οι πολίτες μπορούν να μετατρέψουν τους δρόμους σε μια ζώνη

χωρίς αυτοκίνητα, για ένα χρονικό διάστημα έως και δύο μηνών. Τα αυτοκίνητα ανακατευθύνονται σε δημόσιους χώρους στάθμευσης για αυτή την περίοδο.



Οι κάτοικοι χρησιμοποιούν την περιοχή αυτή. Έβαλαν μηχανήματα φύτευσης, πάγκους και τεχνητό χλοοτάπητα, δημιουργώντας άφθονο χώρο για τα ποδήλατα και για να παίξουν τα παιδιά ακριβώς μπροστά στην πόρτα τους.

Οι εντυπώσεις από το Leefstraat είναι διαθέσιμες στο παρακάτω βίντεο:

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

## Χρονικό πλαίσιο

The time for changing the frame conditions in the Το χρονικό πλαίσιο αλλαγής των συνθηκών στο δήμο, ώστε να βοηθηθούν οι πολίτες στην προσωρινή αναβάθμιση των δρόμων τους σε living streets, θα καθοριζόταν από 6 έως 12 μήνες από μια φιλόδοξη πόλη. Συνήθως υπάρχει ανάγκη αναδιοργάνωσης των διαδικασιών και ανακατανομής ορισμένων πόρων από την πλευρά της διοίκησης. Μόλις σχεδιαστεί το σύστημα, θα είναι αρκετά γρήγορη διαδικασία για τους κατοίκους να λάβουν έγκριση για το αίτημά τους (2-6 εβδομάδες).

Η θεσμοθέτηση των μετασχηματισμών ή η δημιουργία μόνιμων αλλαγών μπορεί να διαρκέσει περισσότερο, ειδικά όταν απαιτούνται αλλαγές στις υποδομές και κατασκευαστικά έργα (1-3 χρόνια).

## Κόστη

Οι δαπάνες για τις αλλαγές των εσωτερικών διοικητικών διαδικασιών είναι μέτριες. Εάν δεν υπάρχει δυνατότητα ανακατανομής πόρων του υφιστάμενου προσωπικού (καθήκοντα και ώρες εργασίας), υπάρχει ανάγκη διαχείρισης της εσωτερικής διαδικασίας για την έγκριση των αιτήσεων των πολιτών. Το άτομο που θα είναι υπεύθυνο για αυτό χρειάζεται μια θέση μερικής απασχόλησης.

Εάν η πόλη προσφέρει επίσης υλικό που μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι πολίτες στα κλειστά τμήματα του δρόμου, το κόστος μπορεί να υπολογιστεί σε 1.000 – 5.000 ευρώ ανά δρόμο. Αν υπάρχει προσφορά για την προώθηση των δραστηριοτήτων, θα πρέπει να υπολογιστούν πρόσθετες δαπάνες ύψους περίπου 100 – 200 ευρώ ημερησίως.

Για τις μεταβολές στις υποδομές ισχύουν τα κανονικά κόστη ανασχεδιασμού, ενώ προστίθενται και τα κόστη για τα στοιχεία επίπλωσης των δρόμων.



## Ανοιχτά Ερωτήματα

Ένα αναπάντητο ερώτημα αποτελεί το πώς θα δημιουργηθεί μια ιεραρχία κοινωνικών / δημόσιων αξιών, που να κατατάσσει το δικαίωμα των παιδιών να αναπτύσσονται με υγιή τρόπο υψηλότερα από το δικαίωμα των χρηστών των αυτοκινήτων να χρησιμοποιούν τους δημοσίους χώρους παντού και ανά πάσα στιγμή.

## Πιθανές μελλοντικές εξελίξεις

Το Freiburg έχει μια μακροχρόνια εμπειρία στην ευρεία εφαρμογή δρόμων σχεδιασμένων για τους πεζούς σε ολόκληρη την αστική περιοχή. Η παροχή χώρων για τα παιδιά, επί του δρόμου, κοντά στον τόπο διαμονής τους αποτελεί μέρος μιας μακροπρόθεσμης στρατηγικής. Στο Freiburg, το μερίδιο των μετακινήσεων με αυτοκίνητο μειώθηκε από 39% (1982) σε 32% (1999) και περαιτέρω σε 21% (2016), και το μερίδιο των ενεργών μετακινήσεων αυξήθηκε αναλόγως. Μπορούμε να υποθέσουμε ότι αυτή η πολύ θετική εξέλιξη της συμπεριφοράς κινητικότητας και η σχετική αύξηση της ποιότητας διαβίωσης επηρεάζεται εν μέρει από τις συνεχείς βλέψεις προς την ενεργή κινητικότητα. Από αυτή την άποψη, το Freiburg έχει επενδύσει σημαντικά στο μέλλον και είναι πλέον σε θέση να συγκεντρώσει τα αποτελέσματα.

Το Freiburg αποτελεί σίγουρα ένα παράδειγμα για πολλές άλλες πόλεις που θα ήθελαν επίσης να επενδύσουν στην ποιότητα ζωής των πολιτών τους.

## Πού και με ποιο τρόπο συνδέεται με το ΣΒΑΚ

Η μεταμόρφωση του χώρου για τα αυτοκίνητα σε χώρο για τα παιδιά συνδέεται ιδιαίτερα με τις ιδέες του ΣΒΑΚ. Από τη μία πλευρά, μειώνει την ελκυστικότητα της χρήσης του αυτοκινήτου, καθώς η απόσταση περπατήματος προς στον επόμενο χώρο στάθμευσης θα αυξηθεί. Από την άλλη, προωθεί τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σχετικά με τη χρήση του δημοσίου χώρου.

Η μέθοδος οδικών μετασχηματισμών υποστηρίζει την προσέγγιση του ΣΒΑΚ, ειδικότερα στον τομέα της συμμετοχής των πολιτών, της μείωσης της χρήσης αυτοκινήτων και της στροφής προς την ενεργή κινητικότητα.

## Προσθήκη

Δεν έχουν δοκιμαστεί όλες οι φάσεις της διαδικασίας αυτής, καθώς το έργο METAMORPHOSIS, το οποίο αξιολογήθηκε πολύ θετικά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, λειτούργει εδώ και μόνο 10 μήνες, με τη φάση υλοποίησης να έχει μόλις ξεκινήσει.

## Αναφορά

[www.metamorphosis-project.eu](http://www.metamorphosis-project.eu)

## Συγγραφείς

Susanne Wrighton και Karl Reiter

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM-AMOR – Austrian Mobility Research

Schönaugasse 8a; 8010 Graz, Austria

[wrighton@fgm.at](mailto:wrighton@fgm.at) και [reiter@fgm.at](mailto:reiter@fgm.at)

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

**ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ:** Η αποκλειστική ευθύνη για το περιεχόμενο αυτής της δημοσίευσης ανήκει στους συγγραφείς. Δεν αντικατοπτρίζει απαραίτητα τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε πιθανή χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτό το φυλλάδιο. Όλες οι εικόνες παρέχονται από τους αντίστοιχους συνεργάτες (εκτός εάν σημειώνεται διαφορετικά) και έχουν εγκριθεί για αναπαραγωγή σε αυτή τη δημοσίευση.



Η πρωτοβουλία CIVITAS PROSPERITY έλαβε χρηματοδότηση από το πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας Ορίζοντα 2020 της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της συμφωνίας επιχορήγησης αριθ. 690636.