



Kultūros ir laisvalaikio veiklos itin dažnai siejamos su aktyvaus transporto būdais. Jų pagalba, žmones labai greitai galima supažindinti su alternatyviais automobilių eismui skirtų viešųjų erdvių panaudojimo būdais. Todėl šios veiklos gali padėti sukurti gyvus ir žmonėms patrauklius miestus ir tuo pačiu paskatinti darnius judumo būdus.

**Kategorija:** proceso /metodologinė inovacija

## Problemos aprašymas

Nepaisant miestų planavimo ir projektavimo paradigmos kaitos<sup>1</sup>, bent kokios trumpalaikės ar pastovios priemonės, bandančios apriboti po vieną privačiais automobiliais važinėjančių žmonių skaičių, dažniausiai yra sutinkamos su nepasitenkinimu. Taip yra todėl, kad žmonės nežino apie viešųjų erdvių panaudojimo galimybes ir įvairius transporto būdus bei renkasi dažnai nebūtinai keliones automobiliais, nors tai nėra geriausias sprendimas nei laiko, nei kainos, nei sveikatos atžvilgiu. Tokiu būdu susidaro uždaras ratas – kuo dažniau žmonės naudojami automobiliais, tuo labiau mažėja jų efektyvumas. Norėdama pagerinti situaciją, vietos ir regioninė valdžia dažniausiai investuoja į motorizuoto transporto infrastruktūrą, o aktyvaus transporto būdai (pėsčiųjų ir dviračių eismas) lieka pamiršti ir vis labiau riboti. Atitinkamai, tampa vis sudėtingiau keliauti bent koku kitu būdu nei privatus automobilis.

Priemiesčiuose vis dar yra tokių gyvenamųjų rajonų, kuriuose nėra tinkamo viešojo transporto ar pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros (pavyzdžiui, dviračių takų ar netgi šaligatvių). Be to, netgi istorinėse miestų dalyse vis dar pasitaiko atvejų,

kuomet pėstiesiems skirtos erdvės yra sumažinamos ir skiriamos motorizuotam transportui. Tokiu būdu sumažinamos galimybės vaikščioti pėsčiomis ar važinėti dviračiais, nes yra manoma, kad tokiems transporto būdams šiose erdvėse yra nesaugu. Paradoksalu, tačiau panašią situaciją galima pastebėti ir mažuose ar vidutinio dydžio miestuose, nors juose atstumai yra palyginus nedideli, o piko valandomis dėl per daug intensyvaus eismo ir vienpusio eismo gatvių, kelionės tikslą daug greičiau galima pasiekti kitais transporto būdais, o ne automobiliu.

Be to, kai kuriais atvejais žmonės būna taip įpratę prie esamų sąlygų, jog jie net neįsivaizduoja, jog automobilių eismui ar stovėjimui skirtos erdvės gali būti panaudojamos daugeliui kitų veiklų.

Todėl, kuomet savivaldybės bando šią situaciją pakeisti, itin dažnai sulaukiama stipraus pasipriešinimo. Akivaizdu, jog norint pakeisti žmonių įpročius, reikia sukurti jiems kokią nors atgalinę naudą. Žmonės turi suprasti, kad automobilių užimamas erdvės galima panaudoti kitais būdais, bet to, jie taip pat turėtų įvertinti galimas savo sprendimų pasekmes.

## Kaip tai veikia?

Norint apriboti kokią nors veiklą, kuri dažnai yra suprantama kaip „žmonių teisė“ (šiuo atveju, tai yra teisė važinėti automobiliu ir jį be apribojimų pastatyti miesto centre) ir nesulaukti stipraus pasipriešinimo, yra būtina pasiūlyti ką nors prasmingo mainais. Šiuo atveju, kultūros ir laisvalaikio veikla gali labai sėkmingai atskleisti alternatyvius automobiliams skirtų viešųjų erdvių panaudojimo būdus. Taip pat ji gali būti vertinga skatinančioji sistema. Pavyzdžiui, viešuoju

<sup>1</sup> Kuomet pirmenybė viešosiose erdvėse imama skirti žmonėms ir aktyviam transportui, o ne automobiliams. Daugiau rasite čia: <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

transportu, o ne privačiais automobiliais, besinaudojantys asmenys galėtų gauti kvietimus nemokamai apsilankyti sporto salėse, baseinuose, teatruose, kine, įvairiuose renginiuose, koncertuose, pristatymuose, diskusijose, konferencijose ir panašiai.

Vietos valdžia gali ir dažnai nusprendžia uždrausti automobilių eismą tam tikrose teritorijose ar visame mieste (trumpesniajam ar ilgesniajam periodui) ir viešąsias erdves skirti kitoms laikinoms veikloms, o taip pat suteikti tam tikras nuolaidas gyventojams. Tokių praktikų pavyzdžių pilna visame pasaulyje. Vienas įdomiausių yra „Sekmadienis pėsčiomis“ (it. Domenica a spasso) Milane, Italijoje, nes jis apima visą miestą (ne tik miesto centrą ar tam tikrus rajonus kaip kitur) ir

pasiūlo daugybę įvairių kultūrinių ir laisvalaikio veiklų. Be to, veiklos vyksta ne tik nuo automobilių atlaisvintose miesto erdvėse.

Kita vertus, NVO ar kitos gyventojų asociacijos taip pat gali organizuoti panašius renginius ir į juos pritraukti kitus partnerius, kurie gali pasiūlyti įvairias alternatyvias veiklas. Vienas žinomiausių tokios iniciatyvos pavyzdžių – „Gatvės kūrimo“ (angl. Street delivery) programa, pradėta Bukarešte Rumunijoje ir vėliau pritaikyta kitiems Rumunijos miestams. Iš pradžių pradėta kaip sudėtingos ir kompleksiškos Bukarešto strategijos, siekiančios sukurti žmonėms patrauklų miestą dalis, „Gatvės kūrimo“ programa tapo pastoviu, kasmet atnaujinamu ir besiplečiančiu renginiu.



1 Pav @ Vlad Eftenie, „Gatvės kūrimas“ Bukarešte 2017 metais



2 Pav. „Gatvės kūrimas“ Bukarešte – nuotraukos surinktos skirtingais šio renginio metais.



3 Pav. „Gatvės kūrimas“ 2017 – Nuotraukos iš renginių Bukarešte ir Jasuose

## Tiesioginiai naudos gavėjai

Gyventojai sužino apie daugybę galimų judumo rūšių bei apie galimus alternatyvius viešųjų erdvių panaudojimo būdus. Jie gali atrasti naujų pomėgių ir daugiau sužinoti apie savo miestą. Šios iniciatyvos skatina naujas socialines galimybes. Sujungdamos žmones, kurie priešingu atveju net nesusitiktų (netgi jei jie gyvena netoliese), jos

skatina ir sustiprina bendruomenės jausmą bei pagerina psichinę žmonių sveikatą. Ilgalaikeje perspektyvoje, taip pat pagerėja fizinė sveikata, nes sumažėja oro užterštumas, padidėja fizinis aktyvumas ir pasikeičia žmonių įpročiai.

Vietos valdžia sulaukia daugiau pritarimo ir netgi paramos darnius judumo būdus, visapusišką judumą ir lygybę skatinančioms priemonėms.



4 Pav. @bucurestiulmeudrag.ro „Gatvės kūrimas“ Bukarešte 2017 metais

Kultūros ir sporto organizacijos tampa labiau žinomomis, gali pasinaudoti naujai užmegztais kontaktais, pritraukti naujų klientų ir padidinti esamų klientų lojalumą.

### Trūkumai ir pavojai

Neatsižvelgiant į tai kas organizuoja šias iniciatyvas, jų įgyvendinimui reikalingas visapusiškas vietos valdžios, kultūros ir sporto institucijų, nevyriausybinių organizacijų ir kitų gyventojų asociacijų bendradarbiavimas. Be to, norint pasiekti reikšmingų rezultatų, teigiamas renginių poveikis turi tęstis ilgesnį laiko tarpą. Vienas trumpalaikis renginys reikšmingai nepakeis žmonių supratimo ir judumo mieste įpročių.

Pagrindinis iššūkis – paskatinti ir koordinuoti bendrą daugelio suinteresuotų šalių veiklą. Net

jei pilietinė visuomenė ir privatus sektorius šalyje yra labai stiprūs, šių iniciatyvų negalima imtis neįtraukiant vietos valdžios, nes daugeliu atveju yra reikalingi jų išduodami leidimai. Iš kitos pusės, kai iniciatyva jau suderinta su visomis šalimis, kyla rizika, kad tai tebus vertingas, tačiau vienkartinis, renginys be jokio tęstinumo ar įtakos judumo mieste įpročiams ir požiūriui.

### Suinteresuotų šalių analizė – kas yra už ir kas yra prieš?

Daugeliu atveju, šias iniciatyvas labiausiai remia nevyriausybinių organizacijos ir įvairios – tiek formalios, tiek neformalios – pilietinės visuomenės asociacijos. Pagrindiniais priešininkais, jei jie nėra įtraukiami į planavimo procesą nuo pat pradžių ar kaip partneriai pradiniuose iniciatyvos organizavimo etapuose, dažniausiai tam-

pa vietos prekeiviai ir, retesniais atvejais, vietos valdžios institucijos (pavyzdžiui, pastarųjų metų atvejis Bukarešte dėl Via Sport iniciatyvos). Kai kurie gyventojai taip pat gali priešintis tokioms iniciatyvoms, manydami, kad jos prieštarauja jų teisėms.

## Teisinis pagrindas

Šioms veikloms reikalingi tik įvairūs vietinės valdžios leidimai, kurie gali skirtis, priklausomai nuo to, kiek vietos administracija skatina tokias iniciatyvas vietovėje. Jei vietos savivaldybė pati inicijuoja tokias veiklas ar yra pagrindinis šių renginių partneris, didesnių problemų neturėtų iškilti. Be to, veiklos yra trumpalaikės, todėl gauti reikiamus leidimus turėtų būti pakankamai lengva.

## Pasiūlymai miesto politikai

Ši inovacija gali būti lengvai pritaikoma tuose miestuose, kurie siekia pagerinti miesto gyvybingumą ir gyventojų sveikatą, bei nori sumažinti motorizuoto transporto eismą ir paskatinti kitus aktyvaus transporto būdus. Tai tikras ir realus požiūris, kuris gali paskatinti judumo įpročių kaitą ir nukreipti gyventojus tvaresnio gyvenimo būdo link. Tuo pačiu, tai puikus būdas, kuriuo galima sukurti integruotą miesto planavimo ir valdymo požiūrį bei įgyvendinti numatytas priemones.

## Už įgyvendinimą atsakingi miesto administracijos padaliniai

Miesto judumo ir kultūros departamentai nusprendžia (ar pataria) dėl šių renginių turinio, tuo tarpu viešųjų ryšių departamentas turėtų stipriai prisidėti prie šių renginių viešinimo. Efektyvus tinkamos informacijos skleidimas visuomenei yra vienas svarbiausių šių renginių sėkmės veiksnių.

## Gera ir bloga praktika

### GATVĖS KŪRIMAS – Bukareštas, Rumunija

Trumpas aprašymas: norint sukurti pėsčiųjų zoną centrinėje Bukarešto miesto dalyje, 2005

metais buvo organizuotas kultūros renginys, sujungęs daugybę miesto parkų, viešųjų erdvių ir kultūros objektų. Nuo 2007 metų jis buvo pervadintas „Gatvės kūrimo“ festivaliu ir tapo metiniu nuolatos populiarėjančiu judumo renginiu, kuris apima vis daugiau veiklų ir pastoviai plečiasi į kitus Rumunijos miestus (Klužą, Timišoarą, Jasus). Kai kurie jo elementai:

- Alternatyvus motorizuoto transporto eismui skirtų viešųjų erdvių panaudojimas, kuriuo siekiama padidinti skirtingų judumo būdų žinomumą bei supažindinti vietos valdžios institucijas su pėstiesiems skiriamų erdvių privalumais.
- Kultūros ir laisvalaikio veiklų panaudojimas, siekiant padidinti pritarimą viešųjų erdvių plėtrai miesto centre bei paskatinti darnų judumą.

Kontekstas – problemos apibūdinimas ir esami poreikiai:

2004-2005 metais, kuomet buvo pradėtas šis renginys, Bukarešto miesto centre beveik nebuvo vietos pėsčiųjų ir dviratininkų eismui. Visa miesto viešoji erdvė (gatvės, aikštės, šaligatviai ir netgi žaliosios zonos) buvo užimtos važiuojančių ar stovinčių automobilių. „Gatvės kūrimo“ renginiu buvo siekiama įtikinti vietos valdžią, jog pačiame Rumunijos sostinės centre yra būtina skirti pakankamai vietos pėstiesiems, kad žmonės galėtų lengvai pasiekti pagrindinius kultūros ir pramogų objektus pėsčiomis.

Išsamus pristatymas:

„Gatvės kūrimo“ iniciatyvą organizavo Rumunijos architektų organizacija kartu su Čărturești fondu. Šiuo metu tai yra pati populiariausia priemonė Rumunijoje, kuria siekiama padidinti pėsčiųjų eismui skirtą erdvę ir taip padidinti ekologišką judumą mieste. Iniciatyva pradėta 2005 metais, pavadinimu „Pictor Arthur Verona gatvės kultūrinis maršrutas“, o 2006 metais buvo pervadinta „Tavo gatvė – tai mano gatvė“. 2007 metais pavadinimas dar kartą pakeistas ir renginys įgavo dabartinį „Gatvės kūrimo“ vardą. Norint palengvinti iniciatyvos įgyvendinimą, ji buvo įtraukta į

Miesto zonų planą ir buvo išplėsta į Episcopiei-Pictor Arthur Verona- Icoanei Gardens gatvių teritorijas. Visi šie kultūros renginiai buvo organizuojami siekiant miesto gyventojus supažindinti su įvairiomis jiems prieinamomis judumo galimybėmis, daugybe viešųjų erdvių panaudojimo būdų ir neišnaudojamu pėsčiųjų zonų potencialu. Pirmaisiais metais motorizuotas eismas buvo laikinai uždraustas ir erdvė skirta įvairiomis darnaus judumo mieste veikloms, susibūrimams ir eksperimentams tik vienoje Pictor Arthur Verona gatvėje, kuri Miesto zonų plane yra įvertinta kaip pagrindinis miesto kultūrinis maršrutas. Kadangi gyventojai renginį įvertino labai palankiai, kiekvienais metais „Gatvės kūrimo“ iniciatyva buvo pastoviai plečiama ir ją buvo įtraukiama vis daugiau įvairių veiklų ir dalyvių. 2010 metais netoli Verona Gardens ir anglikonų bažnyčios buvo įkurta viena pastovi pėstiesiems skirta aikštė. Deja, vos po kelių mėnesių nuo jos atidarymo, ji buvo dalinai užpildyta stovinčiais automobiliais, o vietos valdžia į tai ėmė žiūrėti pro pirštus, nes šalia aikštės veikė populiarius restoranus. Netgi po 13 „Gatvės kūrimo“ egzistavimo metų, pėsčiųjų maršrutas vis dar nėra pilnai sukurtas. Vis dėlto, šie renginiai itin smarkiai prisidėjo prie gyventojų požiūrio kaitos, pritraukė vis daugiau pritarimo ir, pasimokius iš jų, buvo sukurta daug kitų darnaus judumo mieste veiklų.

Iniciatyva išgyveno įvairius politinių jėgų pokyčius ir vis dar veikia kaip puiki viešinimo ir gyventojų švietimo priemonė, skatinanti gyvybingumą ir darnų judumą mieste.

Daugiau informacijos, nuotraukų, atsiliepimų ir statistinės informacijos apie „Gatvės kūrimo“ iniciatyvą ir jos plėtrą galite rasti:

<http://street.delivery/>

[https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/?ref=page_internal)

<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>

<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>

## SEKMADIENIS PĖSČIOMIS – Milanas, Italija

“Sekmadienis pėsčiomis“ - tai puikiai įgyvendinta sąmoningumo ugdymo iniciatyva. Pradėta 2011 metų lapkričio mėnesį, iniciatyva siekė atkreipti dėmesį į oro užterštumą Pianura Padana rajone Milane. Nuo tada iniciatyva buvo organizuojama periodiškai ir visuomet pritraukdavo vis daugiau partnerių, stipriai prisidėjusių prie iniciatyvos plėtros.

Pagrindinė iniciatyvos idėja – sukurti ką nors vertingo žmonėms, kas galėtų kompensuoti laikinus, dėl aplinkosaugos priežasčių kylančius, apribojimus, šiuo atveju, ribojamą automobilių eismą. Be to, siekiama paskatinti žmones iš naujo įvertinti esamą situaciją.

Visuomenei pateikiama daugybė galimybių – įvairūs renginiai, nemokamas naudojimas baseinu, parodų peržiūra ir kitokie pasirodymai. Taip pat sukuriama tinkamos greito ir patogaus keliavimo mieste alternatyvos: dienos viešojo transporto bilietas kainuoja 1,5 euro, o viešaisiais BikeMi dviračiais galima naudotis nemokamai.

Bendrai paėmus, šis periodiškas renginys yra organizuojamas ne tiek dėl aplinkosaugos problemų, bet siekiant paskatinti žmones, nesinaudojant automobiliais, atrasti koks gražus yra jų miestas ir supažindinti su įvairiais viešųjų erdvių panaudojimo būdais.

Šią priemonę pasiūlė naujai išrinktas miesto meras ir iš pat pradžių ji buvo vertinama labai neigiamai. Buvo sulaukta daug protestų ir skundų, o metro darbuotojai netgi organizavo dalinį darbuotojų streiką. Visgi, iš lėto ji sulaukė vis daugiau pritarimo ir ėmė populiarėti tiek gyventojų, tiek turistų tarpe.

## VIA SPORT – Bukareštas, Rumunija

Šios iniciatyvos pagalba, motorizuoto transporto eismas vienoje mieliausių pagrindinių Bukarešto gatvių vasaros savaitgaliais yra uždraudžiamas, o atlaisvintoje erdvėje leidžiama užsiimti įvairia sportine veikla. Vietos gyventojai iniciatyvą

įvertino labai teigiamai ir ji turėjo didelį teigiamą socialinį poveikį. Iš pradžių iniciatyva veikė labai puikiai, tačiau pasikeitus politinėms jėgoms, naujasis miesto meras, be jokios aiškios priežasties, šią iniciatyvą panaikino.

### GENTO 2012 metų „Gyvosios gatvės“

Šia iniciatyva vietos gyventojai, susibūrę į nedideles įvairiomis veiklomis besidominčias grupes, laikinai pertvarkė viešąsias erdves mieste. Miesto administracija šiuo atveju veikė tik kaip tarpininkas. Šios veiklos leido gyventojams suprasti kaip įvairiai, pasinaudojant tik minimaliais resursais ir greitomis bei pigiomis priemonėmis, galima panaudoti viešąsias erdves. Dar daugiau, šios veiklos leido sustiprinti bendruomeniškumo jausmą ir sukūrė naujus ar sustiprino jau esančius socialinius ryšius.

Dvi miesto gatvės vienam mėnesiui buvo paverttos pėsčiųjų zonomis, o motorizuotas transportas jose buvo pakeistas pikniko staliukais,

sūpynėmis, kilnojamais medžiais, žole ir pavertė kaimynystę patrauklesne ir labiau tinkama gyventi. Taip pat buvo išbandyti nauji judumo būdai, pavyzdžiui, elektriniai ar kroviniai dviračiai.

### Rezultatai

- Daugelis žmonių iniciatyvą įvertino labai teigiamai, o skeptiškai nusiteikusių gyventojų požiūris pasikeitė
- Pagerėjo socialinė sąveika.
- Iniciatyva itin patiko vaikams

NAMŲ ZONOS FREIBURGE <http://www.eltis.org/resources/videos/home-zones-freiburg>

### Neatsakyti klausimai

Norint panaikinti kai kuriuos, dirbtinai sukurtus įvairių veiklų trukdžius, pirmiausia yra būtina pakeisti mūsų požiūrį. Pavyzdžiui, važinėjimas dviračiais ir vaikščiojimas pėsčiomis vis dar yra







vertinami tik kaip laisvalaikio leidimo būdai, o ne kaip „tikros“ ir praktiškos transporto priemonės. Kuomet toks požiūris pasikeičia, žmonės ima suprasti, kad šiais būdais galima gana lengvai keliauti iš vienos vietos į kitą, o tuo pačiu linksmai praleisti laiką, užsiimti sportine veikla, sutrumpinti kelionėse praleidžiamą laiką ir bendrai labiau mėgautis gyvenimu.

## Pasiūlymai ateičiai

Kultūros ir sporto panaudojimas darnaus judumo mieste skatinimui gali tapti pastovia ir standartine judumo įpročių kaitą skatinančia priemone.

## Kaip tai dera su DJMP?

Šios inovacijos pagalba galima lengvai suderinti DJMP ir kitas politikos priemones ar strateginius kultūros vystymo, aplinkos apsaugos ar visuomenės sveikatos planus.

## Autorius

**Irina ROTARU**

Cities on the Move (CiMo)

Telefonas: +33 6 65 16 73 04

+40 7 21 57 09 63

El.paštas: oraseinmiscare@gmail.com  
ynarina@yahoo.co.uk

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

**AUTORINĖS TEISĖS:** Autoriai yra tiesiogiai atsakingi už visą šiame leidinyje pateiktą informaciją. Leidinys nebūtinai atitinka Europos Sąjungos institucijų nuomonę. Europos Komisija neatsako už čia pateiktos informacijos panaudojimą. Grafinė medžiaga buvo pateikta projekto partnerių (nebent yra nurodyta kitaip) ir yra gautas leidimas ją spausdinti šiame leidinyje.



CIVITAS PROSPERITY yra finansuojama iš Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Horizontas 2020“ pagal dotacijos susitarimą Nr. 690636.