



Kulturní a rekreační aktivity, které jsou snadno spojitelné s aktivními druhy dopravy, jsou velmi účinné při zvyšování povědomí lidí o alternativních způsobech využití a potenciálu prostorů, které jsou obvykle obsazeny motorizovanou dopravou. Mohou proto umožnit důležitý posun směrem k pulzujícím městům, která jsou přátelská k lidem, a tak podpořit udržitelnou volbu městské mobility.

Kategorie: inovace procesu / metodologie

Popis problému

Navzdory obecnému posunu paradigmatu v městském plánování a projekční praxi jsou města často konfrontována s nízkou mírou přijímaní dočasných nebo trvalých opatření, která se používají k omezení užívání vozidel obsazených pouze řidičem. Tato situace vyplývá z omezeného povědomí o různorodosti využití veřejného prostoru a také o dalších možnostech dopravy. To často (i kvůli nedostatečné informovanosti) vede k vobě dopravy osobními automobily, i když v mnoha případech to není nejlepší řešení z hlediska času, peněz nebo zdraví. Lze vidět jakýsi začarovaný kruh: čím více lidí používá svá osobní auta, tím méně se tento způsob dopravy stává efektivnějším. Aby se situace zlepšila, regionální a místní orgány investují do infrastruktury pro motorizovanou dopravu, zatímco aktivní druhy dopravy (např. chůze a cyklistika) jsou ignorovány a stále více omezovány. Proto je stále obtížnější cestovat jinými dopravními prostředky než soukromým automobilem.

Na předměstích stále existují developerské projekty, které nevyužívají spojení veřejné dopravy a nemají dostatek vybavení pro pěší či cyklistic-

kou dopravu (např. cyklistické stezky a často i chodníky). Kromě toho stále existují případy, kdy jsou prostory pro chodce omezeny ve prospěch motorizované dopravy i v historických částech měst, a proto jsou lidé zbaveni možnosti chodit nebo jezdit na kole, což zároveň vnímají jako příliš nebezpečné. Paradoxně se tato situace často vyskytuje i v malých a středně velkých městech, kde je většina vzdáleností poměrně krátká a kde z důvodu dopravních zácp v době špičkových hodin a jednosměrných ulic může být cesta autem delší, než jiným způsobem.

V některých případech jsou navíc lidé tak zvyklí na současnou situaci, že si ani nedokáží nepředstavit, že by prostory obsazené zaparkovanými nebo pohybujícími se vozy mohly být využity mnoha jinými způsoby.

Proto obce čelí silnému odporu, když se snaží tento status quo změnit. Aby lidé mohli změnit své návyky, očekávají, že dostanou něco na oplátku. Musí si uvědomit alternativní využití prostorů určených pro automobilovou dopravu nebo parkování, jakož i dopad jejich výběru jejich způsobu cestování.

Jak to funguje

Aby se omezilo něco, co je často vnímáno jako „lidské právo“ (v tomto případě možnost cestovat soukromým autem a zaparkovat ho v centru města s malými nebo žádnými omezeními) a vyhnout se příliš silné opozici vůči němu, nejlepší volbou je nabídnout něco smysluplného na oplátku. Kulturní a rekreační aktivity mohou být při zdůrazňování alternativních způsobů využití veřejného prostoru, který v současné době využívají automobily této souvislosti, vhodnou volbou. Mohou také představovat cennou pobídku

¹ 1 Oblíbené prostory pro lidi a aktivní způsoby cestování naleznete na adrese <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

ke změně.ly, "Street Delivery" transformed into a regular activity, progressively developed and extended over the years.

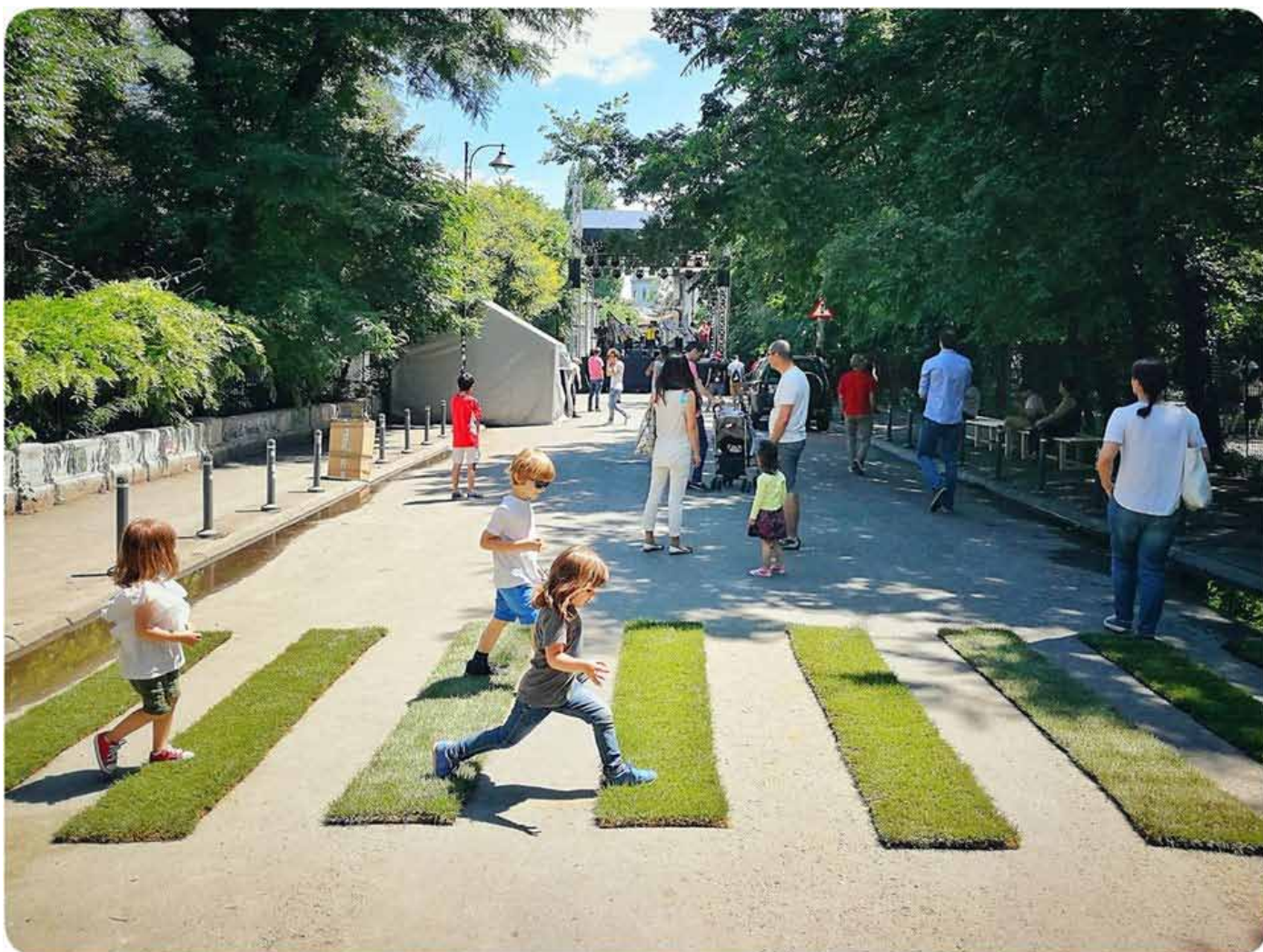
Například lidé, kteří využívají veřejnou dopravu místo svých osobních automobilů nebo chodí nebo jezdí na kole, mohou získat volný přístup k různým aktivitám, jako jsou tělocvičny, bazény, divadla, kina, různá představení, koncerty, prezentace, debaty, konference atd.

Úřas rozhodnout zakázat používání automobilů v určité oblasti nebo v celém městě (na delší nebo kratší dobu) a veřejnému prostoru, který je k dispozici, schvalují nová dočasná využití prostoru a nabízejí lidem slevy. Tyto příklady lze nalézt po celém světě. Pozoruhodný je „Domenica a passo“ v Miláně (Itálie) z důvodu širšího

pokrytí z hlediska rozlohy (celé město je pokryto, nejen centrum, nebo pouze několik ulic), ale také díky množství sportovních a rekreačních aktivit navrhovaných pro různé kategorie. Kromě toho se pobídky neomezují pouze na nová využití prostoru, který byl právě uvolněn.

Alternativně může takové opatření iniciovat nevládní organizace nebo občanské sdružení, které mohou přilákat i další partnery, aby přispěli ke kompletní alternativní nabídce.

Jednou z významných iniciativ tohoto konceptu je program „Street delivery (Předání ulice)“, který byl zahájen v Bukurešti (Rumunsko) a poté opakován v dalších rumunských městech. „Street delivery (Předání ulice)“ se jako část komplexní a rafinované strategie, která učinila Bukurešť



Obr. 1 @ Vlad Eftenie, StreetDelivery Bukurešť 2017



Obr. 2 StreetDelivery Bukurešť - obrázky z různých provedení této události



Obr. 3 StreetDelivery 2017 - snímky z akcí pořádaných v Bukurešti a Iași



Obr. 4 @ bucurestiulmeudrag.ro StreetDelivery Bukurešť 2017

přátelštější k lidem, proměnila v pravidelnou činnost, která byla v průběhu let postupně rozvíjena a rozšiřována.

Výhody - a pro koho jsou

Obyvatelé: uvědomí si různorodost volby způsobů dopravy a mobility, ale také možnosti využití veřejného prostoru. Mohou objevit nové zájmy a dozvědět se více o svých městech. Tyto iniciativy vytvářejí důležité sociální příležitosti. Budují a prosazují smysl pro komunitu tím, že spojují lidi, kteří by se jinak nesetkali, přestože jsou sousedy, a to má také přínos pro dobré vztahy. Z dlouhodobého hlediska také přinášejí přínosy pro zdraví nejen snížením znečištění ovzduší, ale také podporou fyzické aktivity a podporou změny chování.

Veřejná správa: těží z větší akceptovatelnosti veřejností tím, že podporuje udržitelnější druhy dopravy, včetně mobility a sociální rovnosti.

Kulturní a sportovní společnosti: jsou lépe propagovány, těží z pozitivních asociací, mohou přilákat nové klienty a zvyšovat loajalitu svých stávajících klientů.

Nevýhody, hrozby

Bez ohledu na to, kdo bude hlavním organizátorem, tento druh iniciativy vyžaduje rozsáhlou spolupráci mezi veřejnými orgány, kulturními a / nebo sportovními institucemi, nevládními organizacemi a dalšími skupinami občanských sdružení. Aby bylo možné dosáhnout významných účinků, musí být jeho přínosy monitorovány a zhodnoceny v delším časovém období. Jedna izolovaná událost nestačí k tomu, aby vy-

volala významnou změnu v chápání významu a dopravnímu chování lidí.

Hlavní problém spočívá v mobilizaci osob a sdružení a vytváření společné práce mnoha různých zúčastněných stran. I když jsou občanská sdružení a soukromý sektor velmi silné, tento druh opatření nelze přijmout bez spolupráce orgánů veřejné správy (protože jsou nutná potvrzení a schválení). Jakmile se tohoto podaří dosáhnout, hrozí, že to zůstane na úrovni sice hodnotné, ale izolované události, bez kontinuity nebo důsledků, pokud jde o postoje k městské mobilitě a volbě způsobu cestování.

Analýza zájmových skupin – kdo jsou podporovatelé, kdo jsou oponenti

Tento druh iniciativy bývá podporován nevládními neziskovými organizacemi a různými organizacemi ve smyslu občanských sdružení (formálních či neformálních). Hlavní oponenti jsou obecně obchodníci, zřídka i místní úřady (jako v příkladu Via sport v Bukurešti), pokud nejsou zapojeni od samého vzniku iniciativy nebo zahrnutí jako partner v rané fázi organizačního nastavení procesu. Proti tomuto druhu iniciativy by se také mohli postavit někteří obyvatelé, protože v něm vidí omezení svých práv.

Právní rámec

Tyto aktivity vyžadují různá schválení na místní úrovni, která jsou zpravidla podmíněna podporou veřejné správy. Pokud stojí úřad zároveň za vznikem iniciativy nebo je přizván jako partner již od počátečních fází projektu, je méně pravděpodobné, že vyvstanou závažné problémy. Schvalovací postupy a tedy i požadovaná oprávnění mohou být snadnější v tom, že se jedná o dočasný charakter požadovaných změn.

Politické možnosti pro města

Tato inovace mohou být snadno přijata městy, která usilují o to, aby se stala příjemnější pro život a zdravější, aby snížila motorizovanou dopravu a upřednostnila aktivní druhy dopravy. Je to živý a upřímný přístup, který může usnadnit změnu dopravního chování a přechod k udržitelnějšímu

způsobu života, ale také rozvíjet integrovaný pohled a přístup při navrhování a řízení města.

Odpovědnost správy města

Oddělení městské mobility a kultury vymezují obsah těchto akcí nebo radí s jeho obsahem, zatímco komunikační oddělení má zásadní význam pro jejich propagaci. Pro úspěch tohoto druhu iniciativy je klíčové účinné šíření relevantních informací pro veřejnost.

Příklady dobré/špatné praxe

STREET DELIVERY - Bukurešť, Rumunsko

Stručný popis: Kulturní akce byla zahájena v roce 2005 s cílem podpořit vytvoření pěší trasy v centrální části Bukurešti, která spojuje řadu městských parků, veřejných prostranství a kulturních zařízení. Od roku 2007 se jmenuje „Předání ulice“ a stala se každoroční akcí mobility, jejíž obsah a návštěvnost se postupně rozvíjí. Akce je replikována v dalších rumunských městech (Cluj, Timișoara, Iași).

Zajímavé prvky:

- Testování alternativního využití městského prostoru, který je v současné době věnován motorizované dopravě, s cílem zvýšit povědomí lidí o různých alternativách mobility, a povědomí místních úřadů o výhodách vytváření prostorů pro chodce.
- Využití kulturních a rekreačních akcí jako nástrojů pro usnadnění akceptovatelnosti a implementace prostorů pro chodce v centrech měst a pro podporu udržitelné mobility.

Kontext - popis problému / koho je potřeba oslovit:

V letech 2004-2005, kdy byla poprvé představena myšlenka této akce, nenabízelo centrum Bukurešti téměř žádný prostor pro chodce nebo cyklisty, všechny dostupné veřejné prostory města (ulice, náměstí, chodníky a dokonce i zelené plochy) byly převzaty automobily, ať již pohyblivými se nebo zaparkovanými. Účelem „Předání ulice“ bylo přesvědčit místní

úřady o potřebnosti vytvoření prostor pro aktivní způsoby dopravy a konkrétně o potřebnosti pěší trasy spojující hlavní kulturní a zábavní zařízení v samém centru hlavního města Rumunska.

Podrobná prezentace:

„Předání ulice“ iniciovala Komora architektů v Rumunsku společně s Nadací Cărturești. Tento koncept představuje v současné době nejoblíbenější opatření zaměřené na znovuzískání prostoru pro pěší ve prospěch čisté městské mobility v Rumunsku. Koncept pochází z roku 2005, kdy byl oficiálně zahájen jako „Pictor Arthur Verona Street Cultural Itinerary (Kulturní itinerář ulice Pictor Arthura Verony)“, který pokračoval v roce 2006 pod názvem „Your Street Is My Street (Tvá ulice je má ulice)“. V roce 2007 byl přejmenován na „Předání ulice“. Toto bylo doprovázeno schválením Plánem městských zón (ZUP) pro oblast ulice Episcopiei - ulice Pictor Verona - zahrady Icoanei, který pomohl jeho realizaci. Kulturní akce byla vytvořena jako způsob, jak pomoci lidem pochopit rozmanitost dopravních možností, které mají lidé k dispozici, a uvědomit si mnoho možných využití veřejných prostranství a potenciálu prostorů pro chodce obecně. Během prvního roku byla pouze ulice Pictor Arthur Verona dočasně uzavřena pro motorizovanou dopravu a obsazena různými aktivitami, sdruženími a experimenty souvisejícími s udržitelnou městskou mobilitou. Tato ulice je v jádru tzv. kulturní cesty, která byla zřízena již zmíněným ZUP) Občané to od začátku velmi dobře přijali, v následujících letech „Předání ulice“ pokrývalo postupně širší oblast, včetně četnějších a rozmanitějších aktivit a účastníků. V roce 2010 bylo v blízkosti Veronských zahrad a anglikánského kostela vytvořeno jedno stálé náměstí výhradně pro pěší. Bohužel, jen několik měsíců od jeho uvedení do provozu, začalo být částečně obsazováno nelegálně zaparkovanými vozy, které úřady tolerovaly kvůli existenci blízké restaurace. Trasa pro chodce nebyla realizována v celém rozsahu ani po 13 letech od zahájení „Předání ulice“. Tato škála událostí však sehrála důležitou roli při změně mentality lidí, lákala stále více a více stoupenců, kteří se z ní učili a vyvíjeli další akce ve prospěch udržitelné městské mobility.

Koncept přežil změny v politické moci a nadále hraje roli mocného nástroje komunikace a vzdělávání lidí v tvorbě města pro život a udržitelnou městskou mobilitu. Další podrobnosti, obrázky, recenze a statistiky týkající se „Předání ulice“ a vývoje tohoto konceptu naleznete na adrese:

<http://street.delivery/>
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>

DOMENICA A PASSO – Miláno, Itálie

„Domenica a passo“ (v překladu „Nedělní procházka“) je krásně pojatá iniciativa na zvýšení informovanosti. Byla zahájena v listopadu 2011 s cílem řešit vysokou úroveň znečištění ovzduší vyplývající z konkrétního umístění Pianura Padana v Miláně, kde je často omezená výměna vzduchu. Od té doby se provádí pravidelně, po každé přitáhne více partnerů, což přispívá k zesílení jejího dopadu.

Hlavní myšlenkou vedoucí k rozvoji této iniciativy bylo nabídnout něco výměnou za dočasné omezení (omezení používání automobilů) vyvolané environmentálními zájmy, a také pomoci lidem vidět situaci z jiného úhlu pohledu.

Pro veřejnost je k dispozici mnoho příležitostí, jako jsou přehlídky, volný vstup do bazénů, výstavy a různá představení. Kromě toho jsou k dispozici velmi výhodné alternativy pro rychlé a pohodlné cestování městem: denní jízdenka na veřejnou dopravu ve výši 1,5 EUR a bezplatné používání veřejných jízdních kol pronajatých prostřednictvím sítě BikeMi.

Celkově je tato periodická akce méně o skutečném snížení znečištění a více o tom, jak lidé zjistí, jak krásné může být jejich město bez aut a kolik různých veřejných prostorů může mít.

Jednalo se o opatření zavedené nově zvoleným starostou a původně bylo velmi špatně přija-

to, s mnoha protesty a stížnostmi, proběhl bojkot a stávká pracovníků metra. Nicméně kousek po kousku si koncept získal své podporovatele a jeho popularita mezi obyvateli i návštěvníky města rostla.

VIA SPORT - Bukurešť, Rumunsko

Tato iniciativa zahrnuje uzavření jedné z nejhezčích hlavních silnic v Bukurešti pro motorizovaný provoz během letních víkendů a dočasné využití volného prostoru pro sportovní aktivity. Toto mělo významný společenský dopad a bylo to velmi dobře přijato obyvateli. Zpočátku koncept fungoval docela dobře, dokud se místní politická moc nezměnila a nový starosta iniciativu bez zjevného důvodu nezastavil.

„Žijící ulice“ GENT 2012

Tato iniciativa se týkala dočasného přetvoření veřejných prostranství, které prováděli místní obyvatelé, kteří se organizovali v malých skupinách pracujících na různých tématech. Městská správa se chovala pouze jako facilitátor. Tato činnost pomohla lidem pochopit rozmanitost využívání, které by snadno mohli přiřadit veřejným prostorům, aniž by museli využívat jakékoli finanční zdroje, případně pomocí minimálních, rychlých a nízkonákladových intervencí. Tyto aktivity navíc hrály zásadní roli v budování komunit, vytváření nových vazeb mezi lidmi a posilování stávajících.

Dvě ulice byly na jeden měsíc přetvořeny na ulice pro pěší, motorová doprava byla nahrazena





piknikovými stoly, houpačkami, mobilními stromy, příp. trávou. To učinilo okolí příjemnějším a přitažlivějším pro lidi. Vyzkoušeny byly také nové formy mobility (např. e-kola a nákladní kola).

Výsledky

- Většina lidí byla velmi pozitivní, skeptičtí lidé se stali pozitivnějšími
- Byla zlepšena sociální interakce
- Zvláště děti si tuto iniciativu oblíbily

OBYTNÉ ZÓNY VE FREIBURGU

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

Otevřené otázky

K odstranění některých uměle nastavených limitů, které vymezují různé činnosti, je nutný posun v pohledu na problém a jeho vnímání. Například cyklistika a chůze jsou stále chápány mnoha lidmi pouze jako volnočasové aktivity a ne jako „skutečné“ praktické dopravní prostředky. Jakmile bude tato vsugerovaná myšlenka odstraněna a odpůrci pochopí, že se mohou dostat z bodu A do bodu B a zároveň se při tom bavit fyzickou aktivitou, mohou ušetřit čas a obecně si užívat života i při cestování samotném.

Jak a kde to celé zapadá do SUMP?

Tato inovace může hrát roli spojovacího prvku propojujícího SUMP s dalšími politikami a / nebo strategickými plány týkajícími se kulturního rozvoje, ochrany životního prostředí nebo veřejného zdraví.

Autor

Irina ROTARU

Cities on the Move (CiMo)

Tel: +33 6 65 16 73 04

+40 7 21 57 09 63

E-mail: oraseinmiscare@gmail.com

ynarina@yahoo.co.uk

www.sump-network.eu

PRÁVNÍ UPOZORNĚNÍ: Za obsah této publikace nesou odpovědnost výhradně autoři. To nutně neodráží stanovisko Evropské unie. Evropská komise není zodpovědná za jakékoli použití informací obsažených v této příručce. Všechny snímky jsou poskytovány příslušnými partnery (pokud není uvedeno jinak) a jsou schváleny pro reprodukci v této publikaci



CIVITA S PROSPERITY čerpá z fondů evropského výzkumného a inovačního programu Horizon 2020, číslo grantové smlouvy 690636.