



Kulturne i rekreacijske aktivnosti, koje se lako povezuju s aktivnim načinima prijevoza, vrlo su učinkovite u osvješćivanju ljudi o alternativnim mogućnostima korištenja i potencijalima prostora koji najčešće zauzima motorizirani promet. Takve aktivnosti stoga mogu pomoći u ostvarivanju značajnog pomaka ka gradovima punim života i prilagođenim potrebama građana, i na taj način podržati izbore održive urbane mobilnosti.

Kategorija: procesne/metodološke inovacije

Opis problema

Unatoč promjeni paradigme¹ u urbanističkom planiranju i dizajniranju, gradovi se često suočavaju s niskom razinom prihvaćanja privremenih ili trajnih mjera kojima se nastoji ograničiti korištenje osobnih automobila. Rezultat je to nedostatka osviještenosti o brojnim mogućnostima korištenja javnog prostora, kao i o drugim opcijama prijevoza, što često vodi odluci da se za putovanje koristi osobni automobil čak i tamo gdje isti nije najbolja opcija niti financijski, niti po pitanju vremena ili zdravlja. Time se zatvara začarani krug: što ljudi više koriste automobile, to automobili postaju manje učinkoviti kao prijevozno sredstvo. Kako bi se situacija poboljšala, regionalne i lokalne vlasti ulažu u infrastrukturu za motorizirani promet, pritom ignorirajući aktivne oblike prijevoza (poput hodanja ili bicikliranja) koji tako postaju sve ograničenije opcije. Putovanje bilo kojim prijevoznim sredstvom osim automobila tako postaje sve teže.

U predgrađima još uvijek postoje područja koja nisu povezana javnim prijevozom te im nedostaje potrebna infrastruktura za hodanje ili bicikliranje (poput biciklističkih traka, a ponekad čak

i pločnika). Nadalje, prostor za pješake i dalje je često ograničen zbog motoriziranog prometa, čak i u povijesnim gradskim jezgrama; kao rezultat, građanima je onemogućeno hodanje ili bicikliranje – aktivnosti koje se u takvom kontekstu doimaju i opasnima. Paradoksalno, situacija je često slična i u malim ili srednje velikim gradovima, gdje su udaljenosti manje i gdje – zbog prometnih gužvi za najprometnijih sati te jednosmjernih ulica – putovanje automobilom može trajati duže nego bilo kojim drugim prijevoznim sredstvom.

Nadalje, u nekim su slučajevima ljudi toliko naviknuti na trenutnu situaciju da ne mogu niti zamisliti da bi prostor koji zauzimaju automobili (parkirani ili u pokretu) mogao biti bolje iskorišten za druge stvari.

Zbog svega toga, lokalne se uprave često suočavaju s izraženim otporom kada nastoje promijeniti postojeće stanje. Ljudi za mijenjanje svojih navika očekuju nešto zauzvrat. Oni moraju postati svjesni alternativnih mogućnosti za korištenje prostora koji se sada koriste za automobilski promet ili parkiranje, kao i utjecaja koji imaju njihovi odabiri.

Na koji to način funkcionira?

Kako bi se ograničavanje nečega što se obično doživljava kao „ljudsko pravo“ – u ovom slučaju riječ je o mogućnosti putovanja privatnim automobilom i parkiranju u centru grada bez značajnijih ograničenja – učinilo prihvatljivijim i izbjeglo snažno protivljenje, najbolja je opcija ponuditi nešto značajno zauzvrat. U tom kontekstu, kulturne i rekreacijske aktivnosti mogu biti neke od najuspješnijih u isticanju alternativnih načina korištenja javnog prostora koji trenutno zauzimaju automobili. One također mogu preds-

¹ Riječ je o sve češćem prilagođavanju prostora građanima i aktivnim oblicima prijevoza; vidi

tavljati vrijedan poticaj. Primjerice, osobe koje umjesto osobnih automobila koriste javni prijevoz ili pješake/bicikliraju mogu dobiti besplatan pristup raznim aktivnostima kao što su teretane, bazeni, kazališta, kina, različita događanja, koncerti, prezentacije, debate, konferencije itd.

Javne vlasti mogu odlučiti zabraniti korištenje automobila na određenom području ili u cijelom gradu (na duže ili kraće vrijeme) i dodijeliti nove privremene namjene javnom prostoru, kao i ponuditi popuste ljudima. Primjere možemo naći diljem svijeta. Jedan od zanimljivijih je „Domenica a passo“ u Milanu (Italija), budući da zahvaća veliko područje (preciznije cijeli grad, ne samo gradski centar ili nekoliko ulica), ali i zbog raznovrsnosti predloženih sportskih i rekreacijskih

aktivnosti u različitim kategorijama. Nadalje, poticaji nisu ograničeni samo na nove oblike korištenja prostora koji su „oslobođeni“ automobila.

Alternativno, NVO ili udruga građana može potaknuti takvu mjeru, a potencijalno i privući druge partnere koji bi doprinijeli ponudi alternativnih sadržaja.

Jedna od značajnijih inicijativa ove vrste je program „Street Delivery“ (Ulična dostava). Program je inicijalno pokrenut u Bukureštu kao dio kompleksne i promišljene strategije da se grad učini ugodnijim za život. U međuvremenu je prerasao u redovnu aktivnost koja se provodi i širi svake godine – ne samo u Bukureštu već i u drugim rumunjskim gradovima.



Slika 1: Street Delivery, Bukurešt, 2017. Autor fotografije: Vlad Eftenie



Slika 2: Street Delivery, Bukurešt – slike s nekoliko održanih događanja.



Slika 3: Street Delivery, 2017. – slike s događanja u Bukureštu i Iaşiju.

Koristi – i kome su namijenjene

Stanari: postaju svjesni opcija mobilnosti koje su im na raspolaganju, kao i mogućnosti korištenja javnog prostora. Mogu pronaći nove hobije i naučiti više o svome gradu. Ovakve inicijative stvaraju i važne društvene prilike. Kroz njih se stvara osjećaj zajednice, povezivanjem pojedinaца koji se možda ne bi upoznali, čak ni ako su

susjedi – što ima učinak i na mentalno zdravlje. Dugoročno, ovakve inicijative djeluju povoljno i na fizičko zdravlje – ne samo kroz smanjenje zagađenja, već i kroz poticanje fizičke aktivnosti i promjena u ponašanju.

Javna uprava: ima koristi od šireg prihvaćanja i razvijanja podrške održivijim oblicima prijevoza, inkluzivnoj mobilnosti i pravičnosti.



Slika 4: Street Delivery, Bukurešt, 2017. Izvor: @bucurestiulmeudrag.ro

Kulturna i športska društva: dobivaju promociju, pozitivne asocijacije te potencijalne nove korisnike i jačanje odanosti među trenutnim korisnicima.

Nepogodnosti, prijetnje

Neovisno o tome tko je organizator, ova vrst inicijative zahtjeva intenzivnu suradnju između javnih vlasti, kulturnih i/ili sportskih ustanova, NVO-a i drugih skupina civilnog društva. Nadalje, kako bi se ostvarili značajni učinci, koristi moraju biti osjetne kroz duže vremensko razdoblje. Jedan izolirani događaj nije dovoljan da se potakne značajna promjena u načinu na koji ljudi razmišljaju i djeluju po pitanju urbane mobilnosti.

Glavna poteškoća leži u mobiliziranju brojnih dionika i osiguravanju njihove suradnje. Čak i

tamo gdje postoji snažno civilno društvo i privatni sektor, ovakva je aktivnost nemoguća bez suradnje javnih vlasti (budući da su potrebne brojne dozvole). Međutim, jednom kad se suradnja ostvari i dalje postoji opasnost da će sve ostati na jednom izoliranom događanju, bez kontinuiteta i bez posljedica na stavove i izbore vezane za urbanu mobilnost.

Analiza dionika – tko su pokretači a tko protivnici?

NVO-i i organizacije civilnog društva (formalne ili neformalne) često podržavaju ovakve inicijative. Glavni protivnici su najčešće trgovci i, rjeđe, lokalne vlasti (primjer je nedavna inicijativa Via Sport u Bukureštu) ukoliko ih se ne uključi u proces od samog početka ili kao partnere u

ranim fazama organizacijskog procesa. Inicijativi se mogu protiviti i neki stanovnici, koji u njoj vide ograničavanje svojih prava.

Pravni okvir

Ovakve aktivnosti zahtijevaju određena odobrenja samo na lokalnoj razini, obično uvjetovana dobivanjem podrške javne uprave. Ukoliko je ista nositelj inicijative ili uključena kao partner od ranih faza projekta, manje je vjerojatno da će se pojaviti ikakvi problemi. Također, kako su planirane promjene privremene, to obično olakšava zakonske procedure za dobivanje dozvola.

Opcije javnih politika za gradove

Ovakvu će inovaciju najlakše usvojiti gradovi koji teže ostvarenju zdravije, dinamične okoline za stanovnike, smanjenju motoriziranog prometa i davanju prednosti aktivnim oblicima mobilnosti. Riječ je o dinamičnom pristupu koji može potaknuti stvarne promjene u ponašanju vezano za mobilnost i održivije življenje, ali i razvoj cjelovite perspektive i pristupa projektiranju i upravljanju gradom

Zaduženja gradske uprave

Odjeli za urbanu mobilnosti i kulturu definiraju sadržaj događanja (ili savjetuju o njemu), dok odjel za komunikaciju preuzima važnu ulogu njihova promicanja. Učinkovito informiranje javnosti ključno je za uspjeh ovakve inicijative.

Primjeri dobre/loše prakse

STREET DELIVERY – Bukurešt, Rumunjska

Kratki opis: kulturni događaj je pokrenut 2005. godine kako bi se podržalo stvaranje pješačke rute u centru Bukurešta koja bi povezala gradske parkove, javne prostore i kulturne objekte. Od 2007. organizira se pod imenom „Street delivery“, okupljajući svake godine sve veći broj posjetitelja – te inspirirajući organiziranje sličnih događanja i u drugim rumunjskim gradovima (Cluju, Temišvaru, Iaşiju).

Ključni elementi:

- testiranje alternativne upotrebe urbanog prostora koji se trenutno koristi za motorizirani prijevoz, a kako bi se podigla svijest ljudi o raznovrsnosti alternativa za mobilnost koje su im na raspolaganju, te svijest lokalnih vlasti o prednostima pješačkih prostora;
- korištenje kulturnih i rekreacijskih događanja kao alata za promicanje zona za pješake u gradskim centrima te promicanje održive mobilnosti.

Kontekst: opis problema/potrebe na koju se nastoji odgovoriti:

2004.-2005. godine, kada se prvotno rodila ideja za ovakvo događanje, centar Bukurešta nije nudio gotovo nikakav prostor za pješake i bicikliste, a sve dostupne javne površine (ulice, trgovi, pločnici i zelene zone) okupirali su (pokretni ili parkirani) automobili. „Street Delivery“ je trebao uvjeriti lokalne vlasti da postoji potreba za prostorom za aktivnu mobilnost, točnije za pješačkim putem koji bi povezo glavne kulturne i zabavne sadržaje u centru glavnog grada.

Detaljni opis projekta:

Inicirana od strane Udruge arhitekata Rumunjske skupa sa Zakladom Čărtureşti, „Street Delivery“ je trenutno najpopularnija mjera zauzimanja javnog prostora za pješake i čistu urbanu mobilnost u Rumunjskoj. Ideja potiče iz 2005. godine, kada je započeta pod imenom „Ulični kulturni put Pictor Arthur Verona“. 2006. godine se inicijativa nastavila pod imenom „Tvoja ulica je moja ulica“, a 2007. je preimenovana u „Street Delivery“. Inicijativa je pratila odobreni Urbanistički plan grada (ZUP) za područje Ulice Episcopiei – Ulice Pictor Verona – Icoanei vrtova, kako bi se pomoglo u njegovoj provedbi. Kulturni je događaj zamišljen kao metoda upoznavanja ljudi s nizom opcija za mobilnost koje su im dostupne, kao i osvješćivanja raznolikih mogućnosti za korištenje javnog prostora te potencijala prostora za pješake. Prve je godine samo ulica Pictor Arthur Verona (u središtu puta koji je definirao ZUP) privremeno zatvorena za motorizirani

promet i ispunjena raznovrsnim aktivnostima i eksperimentima vezanim za urbanu mobilnost. Od početka dobro prihvaćena među građanima, inicijativa „Street Delivery“ je u narednim godinama pokrivala sve šire područje, uključujući brojnije aktivnosti i veći broj sudionika. 2010. je jedan gradski trg – kraj vrta Verona i anglikanske crkve – trajno prenamijenjen u pješačku zonu. Nažalost, već par mjeseci nakon takve odluke na trgu je započelo ilegalno parkiranje automobila, koje su gradske vlasti tolerirale zbog restorana koji se nalazi u blizini. Niti nakon 13 godina održavanja „Street Delivery“ nije uspostavljen trajni pješački put; no organizirana događanja odigrala su važnu ulogu u senzibiliziranju građana, među kojima su neki – učeći na primjeru ove inicijative – i sami razvili daljnje aktivnosti za održivu urbanu mobilnost.

Inicijativa je preživjela promjene vlasti i ostala važan instrument komunikacije i educiranja ljudi o održivoj urbanoj mobilnosti i mogućnostima da se gradove učini ugodnijim mjestima za život.

Više detalja o evoluciji „Street Delivery“ inicijative, sa slikama, izvještajima i statistikama, moguće je naći na poveznici:

<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 – Milano, Italija

„Domenica a passo“ (hrv. nedjeljno hodanje) sjajna je inicijativa podizanja svijesti. Pokrenuta je u studenom 2011. godine s ciljem skretanja pozornosti na visoku razinu zagađenja zraka nastalu kao rezultat specifične lokacije Milana u Pianuri Padani, gdje je zrak često izuzetno stabilan. Od tada se održava periodično, privlačeći sve više partnera, što pridonosi njenom utjecaju.

Ideja iza inicijative bila je ponuditi nešto u zamjenu za privremeno ograničenje upotrebe automobila nametnuto zbog brige za okoliš, kao i

pomoći ljudima da situaciju promotre iz novog ugla.

Posjetiteljima su dostupni raznoliki sadržaji, poput predstava, besplatnog ulaza na bazene, izložbi i raznih priredbi. Također, nude im se alternative za brzo i udobno putovanje gradom: dnevna karta za javni prijevoz po cijeni od 1,5 EUR, kao i besplatno korištenje javnih bicikala kroz BikeMi mrežu.

Ovaj je periodični događaj usmjeren manje na smanjenje zagađenja, a više na to da građanima otkrije kako njihov grad može biti lijep bez automobila, te kako javni prostor može imati mnoštvo različitih svrha.

Mjera, koju je uveo novoizabrani gradonačelnik, ispočetka nije bila dobro prihvaćena: izazvala je proteste i pritužbe, pa čak i bojkot kroz djelomičan štrajk radnika podzemne željeznice. No malo po malo je dobila podršku i postala popularna među stanovnicima i turistima.

VIA SPORT – Bukurešt, Rumunjska

Ova inicijativa uključuje zatvaranje jedne od najljepših bukureštanskih ulica za motorizirani promet za vrijeme ljetnih vikenda, privremeno oslobađajući ulični prostor za sportske aktivnosti. Bila je dobro prihvaćena od građana i imala značajan društveni utjecaj. U početku je odlično funkcionirala, no s promjenom vlasti na lokalnoj razini obustavljena je od strane novog gradonačelnika bez jasnog razloga.

„ŽIVE ULICE“ GENT 2012

Ova je inicijativa uključivala privremeni redizajn javnih prostora, koji su proveli lokalni stanovnici organizirani u male radne skupine za različite teme. Gradska je uprava samo dala podršku. Inicijativa je pomogla građanima razumjeti za što bi se sve mogle iskoristiti javne površine bez ulaganja dodatnih resursa, odnosno uz minimalne, brze i povoljne intervencije. Nadalje, organizirane aktivnosti su odigrale značajnu ulogu u izgradnji zajednice, stvarajući nove veze među ljudima i jačajući postojeće.

Dvije su ulice na dva mjeseca pretvorene u pješачke zone, a motorizirani je promet zamijenjen stolovima za piknik, ljuljačkama, drvećem u loncima za cvijeće, travom...što je četvrt učinilo ugodnijom i privlačnijom za život. Isprobani su i novi oblici mobilnosti (poput e-bicikala).

Rezultati:

- većina ljudi je pozitivno reagirala, čak i oni koji su u početku bili skeptični;
- poboljšana je društvena interakcija;
- inicijativa se posebno svidjela djeci

HOME ZONES FREIBURG

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

Otvorena pitanja

Potrebna je promjena u razmišljanju kako bi se uklonile neke umjetno stvorene barijere između

različitih aktivnosti. Primjerice, većina ljudi i dalje hodanje i bicikliranje smatra aktivnostima za slobodno vrijeme, a ne „pravim“ oblicima prijevoza. Jednom kada, međutim, nadiđu takve ideje i shvate da je moguće putovati od točke A do točke B i pritom se zabaviti ili baviti sportom, uštedjet će dragocjeno vrijeme i više uživati u životu.

Mogući razvoj u budućnosti

Korištenje kulture i sporta kao katalizatora za održiviju urbanu mobilnost ima potencijal postati standardnim instrumentom za pripremu i provedbu promjena u urbanoj mobilnosti.

Kako se i kamo to uklapa u SUMP?

Ovakve inovacije mogu igrati ulogu poveznica između SUMP-a i drugih politika i/ili strateških planova vezanih za razvoj kulture, zaštitu okoliša ili javno zdravlje.





Autorica

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

RĂSPUNDERE LEGALĂ: Autorii își asumă întreaga răspundere pentru conținutul acestei publicații. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă pentru vreo utilizare a informației conținute aici. Toate imaginile au fost puse la dispoziție de către parteneri (dacă nu este menționat altfel) și au aprobarea pentru a fi reproduse în această publicație.



CIVITAS PROSPERITY a primit finanțare prin Programul Uniunii Europene pentru cercetare și inovare Horizon 2020, în temeiul acordului de grant nr. 690636.