



Οι πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες, όντας άρρηκτα συνδεδεμένες με τους ενεργούς τρόπους μετακίνησης, είναι πολύ αποτελεσματικές ούτως ώστε να κατανοήσουν οι άνθρωποι τις εναλλακτικές χρήσεις και δυνατότητες των χώρων που συνήθως καταλαμβάνονται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Έτσι, μπορούν να δώσουν τη δυνατότητα να πραγματοποιηθεί μια σημαντική στροφή προς πιο ζωντανές και φιλικές προς τους ανθρώπους πόλεις και, συνεπώς, να υποστηρίξουν τις επιλογές που σχετίζονται με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Κατηγορία: Διαδικασία / μεθοδολογική καινοτομία

Περιγραφή του προβλήματος

Παρά τη γενική αλλαγή¹ που παρατηρείται στις πολεοδομικές και σχεδιαστικές πρακτικές, οι πόλεις συχνά αντιμετωπίζουν χαμηλό επίπεδο αποδοχής των προσωρινών ή μόνιμων μέτρων που χρησιμοποιούνται για τον περιορισμό της χρήσης των αυτοκινήτων από μεμονωμένα άτομα. Η κατάσταση αυτή οφείλεται σε περιορισμένη συνειδητοποίηση της ποικιλίας των χρήσεων του δημόσιου χώρου καθώς και των υπολοίπων επιλογών μετακίνησης, γεγονός το οποίο συχνά λόγω της ανεπαρκούς ενημέρωσης οδηγεί σε αυξημένη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων, ακόμη και αν σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι η καλύτερη λύση όσον αφορά το χρόνο, το χρήμα ή την υγεία. Παρατηρείται ένα είδος φαύλου κύκλου: Όσο περισσότεροι άνθρωποι χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητά τους, τόσο λιγότερο αποδοτικό είναι αυτό το μέσο μεταφοράς. Προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση, οι περιφερειακές και τοπικές αρχές επενδύουν σε υποδομές για τη

μηχανοκίνητη κυκλοφορία, ενώ τα ενεργοί τρόποι μετακίνησης (όπως το περπάτημα και το ποδήλατο) αγνοούνται και περιορίζονται ολοένα και περισσότερο. Έτσι, γίνεται όλο και πιο δύσκολο να μετακινείται κανείς με οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς εκτός του αυτοκινήτου.

Στα προάστια εξακολουθούν να υπάρχουν φορείς του κτηματομεσιτικού τομέα που δεν επωφελοούνται από τις συγκοινωνιακές συνδέσεις και δε διαθέτουν εγκαταστάσεις για περπάτημα ή ποδηλασία (όπως ποδηλατόδρομους, συχνά ακόμα και πεζοδρόμια). Επιπλέον, εξακολουθούν να υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι χώροι για τους πεζούς μειώνονται υπέρ των αυτοκινήτων, ακόμη και στα ιστορικά μέρη των πόλεων, και ως εκ τούτου οι άνθρωποι στερούνται της δυνατότητας να περπατούν ή να κάνουν ποδήλατο, θεωρώντας ότι είναι επίσης πολύ επικίνδυνο. Παραδόξως, η κατάσταση αυτή συναντάται συχνά στις μικρές και μεσαίου μεγέθους πόλεις, στις οποίες οι περισσότερες αποστάσεις είναι πολύ σύντομες και λόγω της συμφόρησης τις ώρες αιχμής και των μονόδρομων, μπορεί να χρειάζεται περισσότερο χρόνος για τη μετακίνηση με αυτοκίνητο παρά με οποιοδήποτε άλλο μέσο.

Επιπλέον, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι άνθρωποι είναι τόσο συνηθισμένοι στην τρέχουσα κατάσταση που δεν φαντάζονται καν ότι οι χώροι που καταλαμβάνουν τα σταθμευμένα ή κινούμενα αυτοκίνητα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν με ποικίλους άλλους τρόπους.

Επομένως, όταν οι δήμοι προσπαθούν να αλλάξουν αυτή την υπάρχουσα κατάσταση, αντιμετωπίζουν ισχυρές αντιδράσεις. Για να αλλάξουν τις συνήθειες τους, οι άνθρωποι αναμένουν να λάβουν κάτι σε αντάλλαγμα. Θα πρέπει να ενημερωθούν για τις εναλλακτικές χρήσεις των χώρων

¹ Αφιερώνοντας χώρους στους ανθρώπους και στους ενεργούς τρόπους μετακίνησης, βλ. <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

που χρησιμοποιούνται κατά κόρον για την κυκλοφορία ή στάθμευση των αυτοκινήτων καθώς και για τις επιπτώσεις των επιλογών τους.

Πώς λειτουργεί

Προκειμένου να περιορισθεί κάτι το οποίο συχνά θεωρείται ως «ανθρώπινο δικαίωμα» (στην προκειμένη περίπτωση η δυνατότητα να μετακινείται κανείς με ιδιωτικό αυτοκίνητο και να το σταθμεύει στο κέντρο της πόλης) και να αποφευχθεί η υπερβολικά έντονη αντίδραση σε αυτό, η καλύτερη επιλογή είναι να προσφερθεί κάτι σημαντικό σε αντάλλαγμα. Στο πλαίσιο αυτό, οι πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες μπορεί να είναι μερικές από τις πιο επιτυχημένες για την προβολή των εναλλακτικών χρήσεων των δημόσιων χώρων που καταλαμβάνουν επί του παρό-

ντος τα αυτοκίνητα. Μπορεί επίσης να αποτελέσουν ένα πολύτιμο κίνητρο.

Για παράδειγμα, οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες αντί των αυτοκινήτων τους, περπατούν ή ποδηλατούν μπορούν να έχουν ελεύθερη πρόσβαση σε διάφορες δραστηριότητες όπως γυμναστήρια, πισίνες, θέατρα, κινηματογράφο, παραστάσεις, συναυλίες, παρουσιάσεις, συζητήσεις, συνέδρια κλπ.

Οι δημόσιες αρχές μπορούν να αποφασίσουν την απαγόρευση της χρήσης αυτοκινήτων σε μια συγκεκριμένη περιοχή ή σε μια ολόκληρη πόλη (για μικρότερο ή μεγαλύτερο χρονικό διάστημα) και να αναθέσουν νέες προσωρινές χρήσεις στους διαθέσιμους δημόσιους χώρους, καθώς και να προσφέρουν εκπτώσεις στους αν-



Εικόνα 1: @ Vlad Eftenie , StreetDelivery, Βουκουρέστι, 2017



Εικόνα 2: StreetDelivery, Βουκουρέστι – Φωτογραφίες από διαφορετικές παραλλαγές αυτών των εκδηλώσεων.



Εικόνα 3: StreetDelivery 2017 – Φωτογραφίες από τις εκδηλώσεις που διοργανώθηκαν στο Βουκουρέστι και στο Ιάσιο.



Εικόνα 4: @bucurestiulmeudrag.ro, StreetDelivery, Βουκουρέστι 2017

θρώπους. Παραδείγματα όπως αυτό μπορούν να εντοπιστούν σε όλο τον κόσμο. Ένα αξιοσημείωτο είναι το «Domenica a passo» στο Μιλάνο (Ιταλία) λόγω της εκτεταμένης κάλυψης του από την άποψη της περιοχής (ολόκληρη η πόλη καλύπτεται και όχι μόνο το κέντρο της ή μια πολύ μικρή περιοχή), αλλά και λόγω της πληθώρας των αθλητικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων που προτείνονται για διαφορετικές κατηγορίες. Επιπλέον, τα κίνητρα δεν περιορίζονται μόνο στις νέες χρήσεις που δόθηκαν στον χώρο που απελευθερώθηκε.

Εναλλακτικά, μια ΜΚΟ ή μια ένωση πολιτών μπορεί να ξεκινήσει ένα τέτοιο μέτρο και ενδεχομένως να προσελκύσει και άλλους εταίρους που θα συμβάλουν σε μια ολοκληρωμένη εναλλακτική προσφορά.

Μια από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες αυτού του είδους είναι το πρόγραμμα «Street delivery» που ξεκίνησε στο Βουκουρέστι (Ρουμανία) και στη συνέχεια υλοποιήθηκε παρομοίως και σε άλλες πόλεις της Ρουμανίας. Αποτελώντας μέρος μιας σύνθετης και βελτιωμένης στρατηγικής με σκοπό να καταστεί το Βουκουρέστι πιο φιλικό προς τους ανθρώπους, το «Street Delivery» μετατράπηκε σε μια τακτική δραστηριότητα, η οποία αναπτύχθηκε προοδευτικά και επεκτάθηκε με το πέρασμα των χρόνων.

Οφέλη - και ποιοι είναι οι ωφελούμενοι

Κάτοικοι: Συνειδητοποιούν την ποικιλία των επιλογών κινητικότητας που έχουν, αλλά και τις πιθανές επιλογές σχετικά με τη χρήση των δημόσιων χώρων. Μπορούν να ανακαλύψουν νέα χόμπι και να μάθουν περισσότερα για τις πόλεις

τους. Αυτές οι πρωτοβουλίες δημιουργούν σημαντικές ευκαιρίες για κοινωνικοποίηση. Χτίζουν και αυξάνουν το αίσθημα της κοινότητας, συνδέοντας ανθρώπους οι οποίοι υπό άλλες συνθήκες δεν θα είχαν συναντηθεί, ακόμη και αν είναι γείτονες, και αυτό έχει επίσης οφέλη για την ψυχική υγεία. Μακροπρόθεσμα, παρέχουν επίσης οφέλη για τη σωματική υγεία, όχι μόνο με τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αλλά και με την ενθάρρυνση της σωματικής δραστηριότητας και την υποστήριξη της αλλαγής συμπεριφορών.

Δημόσια διοίκηση: Επωφελείται από την μεγαλύτερη αποδοχή, ακόμη και τη στήριξη για την προώθηση πιο βιώσιμων τρόπων μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένης της κινητικότητας και της ισότητας.

Πολιτιστικοί και αθλητικοί σύλλογοι: Προωθούνται περισσότερο, επωφελούνται από θετικές συνεργασίες και ενδέχεται να προσελκύσουν νέους πελάτες, όπως επίσης και να αυξήσουν την αφοσίωση των υφιστάμενων πελατών τους.

Μειονεκτήματα, απειλές

Ανεξάρτητα από το ποιος είναι ο κύριος διοργανωτής, αυτό το είδος πρωτοβουλίας απαιτεί εκτεταμένη συνεργασία μεταξύ των δημόσιων αρχών, των πολιτιστικών και / ή αθλητικών ιδρυμάτων, των ΜΚΟ και άλλων ομάδων της κοινωνίας των πολιτών. Επιπλέον, για να έχουν σημαντική επιρροή, τα οφέλη αυτών των πρωτοβουλιών πρέπει να διαδίδονται για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Μια μεμονωμένη εκδήλωση δεν αρκεί για να προκαλέσει μια σημαντική αλλαγή στην κατανόηση και τη συμπεριφορά των ανθρώπων όσον αφορά την αστική κινητικότητα.

Η κύρια δυσκολία έγκειται στην κινητοποίηση και την εμπλοκή πολλών διαφορετικών φορέων. Ακόμη και αν η κοινωνία των πολιτών και ο ιδιωτικός τομέας είναι πολύ ισχυροί, αυτό το είδος δράσης δεν μπορεί να ληφθεί χωρίς τη συνεργασία των δημόσιων αρχών (αφού απαιτούνται ειδικές εγκρίσεις). Ωστόσο, από τη στιγμή που θα επιτευχθεί αυτό, ο κίνδυνος έγκειται στην πιθανότητα να παραμείνει μια αξιόλογη αλλά μεμονωμένη εκδήλωση ή δραστηριότητα, χωρίς κα-

μία συνέχεια ή επιρροή όσον αφορά τις στάσεις και τις επιλογές των πολιτών στο θέμα της αστικής κινητικότητας.

Ανάλυση των εμπλεκόμενων φορέων – Ποιοι αποτελούν κινητήριες δυνάμεις και ποιοι αντιπάλους;

Αυτό το είδος πρωτοβουλίας τείνει να υποστηρίζεται από ΜΚΟ και διάφορες οργανώσεις των πολιτών (επίσημες ή ανεπίσημες). Οι κυριότεροι αντίπαλοι είναι κατά κανόνα οι καταστηματαρχές και, σπανιότερα, οι τοπικές αρχές (όπως στο πρόσφατο παράδειγμα της Via Sport στο Βουκουρέστι), εάν δεν εμπλέκονται από το αρχικό σημείο της πρωτοβουλίας ή δεν περιλαμβάνονται ως εταίροι σε πρώιμο στάδιο κατά τη διαδικασία οργάνωσης. Κάποιοι κάτοικοι ενδέχεται επίσης να αντιταχθούν σε μια τέτοια πρωτοβουλία, βλέποντας σε αυτό έναν περιορισμό των δικαιωμάτων τους.

Νομικό πλαίσιο

Αυτές οι εκδηλώσεις χρειάζονται μόνο διάφορες τοπικές εγκρίσεις, υπό την προϋπόθεση γενικά ότι θα στηρίξουν τη δημόσια διοίκηση. Εάν αυτή αποτελεί τον δημιουργό της πρωτοβουλίας ή αποτελεί εταίρο από τις πρώτες φάσεις του έργου, είναι λιγότερο πιθανό να υπάρξουν σημαντικά προβλήματα. Επιπλέον, η προσωρινή φύση των αλλαγών και συνεπώς οι απαιτούμενες άδειες τείνουν να διευκολύνουν τις νομικές διαδικασίες.

Επιλογές πολιτικής για τις πόλεις

Αυτή η καινοτομία μπορεί εύκολα να υιοθετηθεί από τις πόλεις με στόχο να γίνουν πιο ζωντανές και υγιείς, να μειωθεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία και να ευνοηθούν οι ενεργοί τρόποι μετακίνησης. Πρόκειται για μια αποδεδειγμένη και πραγματική προσέγγιση η οποία μπορεί να διευκολύνει την αλλαγή συμπεριφορών όσον αφορά την κινητικότητα και να στρέψει το ενδιαφέρον προς μια πιο βιώσιμη καθημερινότητα, αλλά και προς την ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης προοπτικής και προσέγγισης κατά το σχεδιασμό και τη διοίκηση μιας πόλης.

Αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης

Τα τμήματα αστικής κινητικότητας και πολιτισμού καθορίζουν (ή παρέχουν συμβουλές) για το περιεχόμενο τέτοιων εκδηλώσεων, ενώ το τμήμα επικοινωνίας διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην προώθησή τους. Η αποτελεσματική διάδοση των σχετικών πληροφοριών στο κοινό είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία αυτής της πρωτοβουλίας.

Παραδείγματα καλών / κακών πρακτικών

STREET DELIVERY - Βουκουρέστι, Ρουμανία

Σύντομη περιγραφή: Ένα πολιτιστικό γεγονός, το οποίο ξεκίνησε το 2005, με σκοπό να υποστηρίξει τη δημιουργία ενός πεζόδρομου στην κεντρική περιοχή του Βουκουρεστίου, συνδέοντας μια σειρά αστικών πάρκων, δημόσιων χώρων και πολιτιστικών εγκαταστάσεων. Από το 2007, ονομάστηκε σε «Street Delivery» και μετατράπηκε σε μια ετήσια εκδήλωση κινητικότητας, το περιεχόμενο και η συμμετοχή της οποίας αυξήθηκε στη συνέχεια και επίσης υλοποιήθηκε και σε άλλες πόλεις της Ρουμανίας (Κλουζ, Τιμισοάρα, Ιάσιο).

Θέματα ενδιαφέροντος:

- Έλεγχος των εναλλακτικών χρήσεων του αστικού χώρου που είναι αφιερωμένος στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία, προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση των πολιτών σχετικά με την ποικιλία των εναλλακτικών λύσεων κινητικότητας που διαθέτουν και να ενημερωθούν, αντίστοιχα, οι τοπικές αρχές σχετικά με τα οφέλη των πεζών.
- Η χρήση πολιτιστικών και ψυχαγωγικών εκδηλώσεων ως εργαλείο για τη διευκόλυνση της αποδοχής και της υλοποίησης των πεζόδρομων σε αστικά κέντρα και για την ενθάρρυνση της βιώσιμης κινητικότητας.

Περιεχόμενο - Περιγραφή του προβλήματος / της ανάγκης που αντιμετωπίζει:

Την περίοδο 2004-2005, όταν η ιδέα αυτών των εκδηλώσεων αναπτύχθηκε για πρώτη φορά, το κέντρο της πόλης του Βουκουρεστίου δεν προσέφερε σχεδόν καθόλου χώρο για τους πεζούς ή τους ποδηλάτες, αφού όλοι οι διαθέσιμοι αστικοί δημόσιοι χώροι (δρόμοι, πλατείες, πεζοδρόμια, ακόμη και χώροι πρασίνου) ήταν κατειλημμένοι από κινούμενα ή σταθμευμένα αυτοκίνητα. Το «Street Delivery» είχε ως στόχο να πείσει τις τοπικές αρχές για την αναγκαιότητα ύπαρξης χώρων για ενεργή κινητικότητα και, πιο συγκεκριμένα, για μια πεζοδρομημένη διαδρομή που θα συνδέει τις κύριες πολιτιστικές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις στο κέντρο της Ρουμανικής πρωτεύουσας.

Λεπτομερής παρουσίαση:

Η πρωτοβουλία του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων στη Ρουμανία μαζί με το Ίδρυμα Cărturești, το «Street Delivery», αντιπροσωπεύει επί του παρόντος το πιο δημοφιλές μέτρο αφιερωμένο στην ανάκτηση του χώρου για τους πεζούς για μια διαισθητική κινητικότητα στη Ρουμανία. Η ιδέα χρονολογείται από το 2005, όταν ξεκίνησε επίσημα ως «Pictor Arthur Verona Street Cultural Itinerary», η οποία συνεχίστηκε το 2006 με τον τίτλο «Your Street Is My Street» και το 2007 μετονομάστηκε σε «Street Delivery». Συμπλήρωσε ένα συγκεκριμένο Αστικό Σχέδιο Ζώνης (Zone Urban Plan – ZUP) για την περιοχή Episcopiei Street - Pictor Verona Street - Icoanei Gardens, προκειμένου να συμβάλει στην υλοποίησή του. Η πολιτιστική εκδήλωση δημιουργήθηκε ως ένας τρόπος για να βοηθηθούν οι άνθρωποι ώστε να κατανοήσουν την ποικιλία των επιλογών κινητικότητας που έχουν και να συνειδητοποιήσουν τις πολλαπλές πιθανές χρήσεις των δημόσιων χώρων και τις δυνατότητες των χώρων για τους πεζούς γενικά. Κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους, μόνο η οδός Pictor Arthur Verona (στον πυρήνα της πολιτιστικής διαδρομής που καθιέρωσε το ZUP που αναφέρθηκε προηγουμένως) έκλεισε προσωρινά για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και καταλήφθηκε από διάφορες δραστηριότητες, ενώσεις και πειράματα σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Έχοντας λάβει πολύ θετική αντιμετώπιση από τους πολίτες από την αρχή και κατά τα επόμενα χρόνια, το «Street Delivery»

κάλυπτε σταδιακά μια ευρύτερη περιοχή, περιλαμβάνοντας περισσότερες και ποικίλες δραστηριότητες και συμμετέχοντες. Το 2010, μια μόνιμη πλατεία για τους πεζούς δημιουργήθηκε δίπλα στους κήπους της Βερόνας και την Αγγλικανική Εκκλησία. Δυστυχώς, μόλις λίγους μήνες μετά την εγκαινιάσή της, άρχισε να καταλαμβάνεται εν μέρει από παράνομα σταθμευμένα αυτοκίνητα, κάτι το οποίο αντιμετωπιζόταν με επιείκεια από τις αρχές λόγω της λειτουργίας ενός εστιατορίου σε κοντινή απόσταση. Ο πεζόδρομος στο συνολικό του μήκος δεν εφαρμόστηκε πλήρως, ακόμα και μετά από 13 χρόνια από την εκκίνηση του «Street Delivery». Ωστόσο, αυτό το φάσμα γεγονότων διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην αλλαγή νοοτροπίας των ανθρώπων, προσελκύοντας όλο και περισσότερους υποστηρικτές, οι οποίοι, μαθαίνοντας από αυτό, ανέπτυξαν περαιτέρω δράσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Έχει επιβιώσει έπειτα από αλλαγές στην πολιτική εξουσία και συνεχίζει να διαδραματίζει το ρόλο ενός ισχυρού μέσου επικοινωνίας και εκπαίδευσης των ανθρώπων για τις ζωντανές πόλεις και τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Περισσότερες λεπτομέρειες, εικόνες, ανασκοπήσεις και στατιστικά στοιχεία σχετικά με το «Street Delivery» και την εξέλιξή του μπορούν να βρεθούν στις παρακάτω διευθύνσεις:

- <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 - Μιλάνο, Ιταλία

Το «Domenica a passo» (που σημαίνει «Κυριακάτικος περίπατος») είναι μια πολύ όμορφη πρωτοβουλία ευαισθητοποίησης. Ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 2011 με σκοπό να αντιμετωπιστούν τα υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης που οφείλονται στη συγκεκριμένη τοποθεσία του Μιλάνου στην Κοιλιάδα του Πάδου, όπου συχνά υπάρχει πολύ σταθερός άνεμος. Έκτοτε λειτουργεί περιοδικά, προσελκύοντας πάντοτε περισσότερους εταίρους, γεγονός που συνέβαλε στην ενίσχυση του αντικτύπου της.

Η βασική ιδέα που οδήγησε στην ανάπτυξη αυτής της πρωτοβουλίας, ήταν να προσφέρει κάτι σε αντάλλαγμα για έναν προσωρινό περιορισμό (της χρήσης αυτοκινήτων) που επιβάλλεται λόγω περιβαλλοντικών προβληματισμών, και να βοηθήσει επίσης τους ανθρώπους να δουν την κατάσταση από διαφορετική οπτική γωνία.

Προσφέρονται πολλές ευκαιρίες, όπως παρουσιάσεις, δωρεάν είσοδος σε πισίνες, εκθέσεις και διάφορες παραστάσεις. Επιπλέον, παρέχονται πολύ βολικές εναλλακτικές λύσεις για γρήγορες και άνετες μετακινήσεις στην πόλη: ημερήσιο εισιτήριο μετακινήσεων αξίας 1,5 ευρώ και δωρεάν χρήση των δημόσιων ποδηλάτων μέσω του δικτύου BikeMi.

Συνολικά, αυτή η εκδήλωση αφορά λιγότερο την πραγματική μείωση της ρύπανσης και στοχεύει πολύ περισσότερο στο να ανακαλύψει κανείς πόσο όμορφη είναι η πόλη του χωρίς αυτοκίνητα και πόσες ποικίλες χρήσεις μπορεί να έχουν οι δημόσιοι χώροι.

Ήταν ένα μέτρο που εισήχθη από έναν νεοεκλεγμένο δήμαρχο και αρχικά δέχθηκε πολλές αντιδράσεις, διαμαρτυρίες και καταγγελίες, ενώ οδήγησε ακόμα και σε μπουκοτάζ μέσω μερικής απεργίας των εργαζομένων του μετρό.

Ωστόσο, σιγά-σιγά, κέρδισε υποστηρικτές και έγινε όλο και πιο δημοφιλές τόσο ανάμεσα στους κατοίκους όσο και στους τουρίστες.

VIA SPORT – Βουκουρέστι, Ρουμανία

Αυτή η πρωτοβουλία περιλαμβάνει το κλείσιμο για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ενός από τους πιο ευχάριστους κεντρικούς δρόμους στο Βουκουρέστι κατά τη διάρκεια των σαββατοκύριακων του καλοκαιριού, με προσωρινή χρήση του ελεύθερου χώρου για αθλητικές δραστηριότητες. Είχε σημαντικό κοινωνικό αντίκτυπο και έγινε ιδιαίτερα αποδεκτή από τους κατοίκους. Στην αρχή δούλεψε αρκετά καλά, έως ότου άλλαξε η τοπική πολιτική δύναμη και ο νέος δήμαρχος σταμάτησε την πρωτοβουλία χωρίς προφανή λόγο.

ΓΑΝΔΗ 2012 “LIVING STREETS”

Η πρωτοβουλία αυτή περιλάμβανε τον προσωρινό επανασχεδιασμό των δημόσιων χώρων, ο οποίος αναλήφθηκε από τους κατοίκους της περιοχής. Οργανώθηκαν σε μικρές ομάδες, κάθε μια από τις οποίες ανέλαβε διαφορετικά θέματα, ενώ η τοπική αυτοδιοίκηση ενήργησε μόνο ως διοργανωτής. Αυτή η δραστηριότητα βοήθησε τους ανθρώπους να κατανοήσουν την ποικιλία των χρήσεων που θα μπορούσαν εύκολα να αναθέσουν σε δημόσιους χώρους, είτε χωρίς να χρειάζεται να χρησιμοποιήσουν πόρους, είτε χρησιμοποιώντας ελάχιστες, γρήγορες και χαμηλού κόστους παρεμβάσεις. Επιπλέον, αυτές οι δραστηριότητες διαδραμάτισαν ουσιαστικό ρόλο στην οικοδόμηση της κοινότητας, δημιουργώντας νέες σχέσεις μεταξύ των ανθρώπων και ενισχύοντας τις υπάρχουσες.

Δύο δρόμοι πεζοδρομήθηκαν για ένα μήνα και η κυκλοφορία των αυτοκινήτων αντικαταστάθηκε από τραπέζια πικνίκ, κούνιες, κινητά δέντρα και γρασίδι, καθιστώντας τη γειτονιά πιο ζωντανή και ελκυστική για τους ανθρώπους. Οι νέες μορφές κινητικότητας (όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα) δοκιμάστηκαν επίσης.

Αποτελέσματα

- Μεγαλύτερος αριθμός ανθρώπων είχαν θετική αντίδραση, και οι σκεπτικοί άνθρωποι έγιναν πιο θετικοί.
- Η κοινωνική αλληλεπίδραση βελτιώθηκε.

- Ιδιαίτερα τα παιδιά λάτρεψαν την πρωτοβουλία.

HOME ZONES ΦΡΑΙΜΠΟΥΡΓΚ

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

Ανοιχτά ερωτήματα

Απαιτείται μια αλλαγή νοοτροπίας, προκειμένου να εξαιρεθούν ορισμένα τεχνητά όρια που τίθενται μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα, η ποδηλασία και το περπάτημα εξακολουθούν να θεωρούνται από πολλούς ανθρώπους μόνο δραστηριότητες αναψυχής και όχι ως «πραγματικά» πρακτικά μέσα μεταφοράς. Μόλις εξαιρεθεί αυτή προκατάληψη και κατανοήσουν ότι μπορούν να φτάσουν από το σημείο Α στο σημείο Β, διασκεδάζοντας παράλληλα και κάνοντας κάποιες αθλητικές δραστηριότητες, μπορούν να εξοικονομήσουν χρόνο και γενικά να απολαύσουν τη ζωή περισσότερο.

Πιθανές μελλοντικές εξελίξεις

Η χρήση του πολιτισμού και του αθλητισμού ως καταλύτες για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα έχει τη δυνατότητα να εξελιχθεί σε ένα κανονικό συνήθη μέσο για την προετοιμασία και την υλοποίηση των αλλαγών στην αστική κινητικότητα.

Πώς και πού εντάσσεται αυτό σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ);

Αυτή η καινοτομία μπορεί να διαδραματίσει το ρόλο ενός στοιχείου διασύνδεσης, το οποίο συνδέει το ΣΒΑΚ με άλλες πολιτικές ή / και στρατηγικά σχέδια που σχετίζονται με την πολιτιστική ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος ή τη δημόσια υγεία.

Συγγραφείας

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

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.