



Nadszedł czas, aby oddać część przestrzeni publicznej dzieciom w celu wspierania ich rozwoju społecznego, poznawczego i emocjonalnego. Obecnie większość przestrzeni publicznej zajmują pojazdy silnikowe.

Projekt META MORPHOSIS zaczyna wykorzystywać ten ogromny potencjał przestrzeni i przekształca ją z myślą o potrzebach dzieci. Dewizą jest przekształcenie przestrzeni dla maszyn w przestrzeń dla ludzi.

Opis problemu

Jan Gehl, znany duński urbanista doradzający miastom na całym świecie, wielokrotnie podkreślał, że najprostszym i najbardziej wiarygodnym wskaźnikiem jakości życia w mieście jest liczba dzieci widzianych na ulicach i placach. Gdy dużo dzieci jest na ulicy, dowodzi to, że miasto jest planowane na ludzką skalę i dla prędkości pieszych, a nie z myślą o potrzebach motoryzacji. A kiedy dzielnica jest przyjazna dzieciom to automatycznie jest ona dobrze zaprojektowana

dla wszystkich innych. Dobrze znany „placemaker” David Engwicht twierdzi, że „DOM” wcale nie jest miejscem, a raczej uczuciem. „W przeszłości to poczucie domu nie ograniczało się tylko do budynku, w którym się mieszka, ale obejmowało całą wieś lub całe miasto”.

W miarę jak dzieci dojrzewały, eksplorowały swoje dzielnice w coraz szerszych kręgach, włączając coraz więcej obszarów w poczucie „ich” miejsca. Jednakże współczesne kanony życia doświadczają dramatycznego kurczenia się przestrzeni, którą ludzie rozważają jako ich terytorium domowe”. Planowanie urbanistyczne z ostatniego półwiecza było silnie ukierunkowane na ruch samochodowy, co przyniosło katastrofalne skutki: okropne projekty większości ulic i placów na skalę inną niż ludzka, pogorszoną jakość życia oraz wzrost liczby wypadków, hałasu i zanieczyszczenia. UE podkreśliła te problemy i możliwe rozwiązania w kilku dokumentach strategicznych. Nie oznacza to, że nie ma też pozytywnych zmian, ale są one głównie skoncentrowane na centrach miast. Mamy na uwadze,

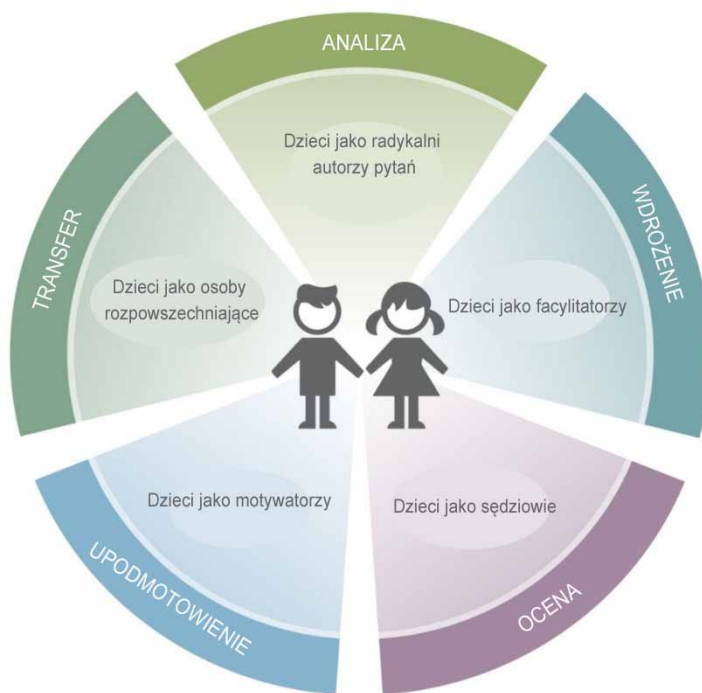


Jedna z ponad 180 „żyjących ulic” w mieście Freiburg (Niemcy).

że zdecydowana większość dzielnic miast w Europie nadal jest projektowana z myślą o samochodach, co prowadzi do mniejszej liczby dzieci na ulicach, na których generalnie życie stało się mniej intensywne.

Jak to działa?

Głównym celem Metamorphosis jest przekształcenie dzielnic zorientowanych na samochód w dzielnice przyjazne dzieciom, prowadzące do zmiany zachowań i poprawy jakości życia. To unikalne i innowacyjne podejście do projektu opiera się na idei zaangażowania dzieci nie tyl-



Rysunek 2: Role dzieci w projekcie Metamorphosis opisujące metodologię projektu

ko w pewne aspekty projektu, ale także w celu uczynienia z nich pierwszego ważnego gracza na wszystkich etapach projektu. W projekcie wezmą udział dzieci w wieku od 3 do 18 lat, a główną grupą wiekową będą dzieci w przedziale od 6 do 16 lat.

1. Na początku projektu - w Fazie Analizy - dzieci są włączane w budowanie wizji takich przekształceń w swoich dzielnicach. Dzięki zorganizowaniu warsztatów i zaangażowaniu użytkowników końcowych, w tym dzieci i zainteresowanych stron, w metody budowania wizji takie jak podróże w czasie lub mapowanie wizji, założone transformacje są osiągnięte. Dzieci, a zwłaszcza małe dzieci, mogą zadawać pytania "o wszystko". Umie-

jętność ta wykorzystywana jest do miejscowych badań i analiz. Szkoły włączają tę pracę do swoich regularnych zajęć edukacyjnych, takich jak rysowanie lub pisanie lekcji.

2. Na podstawie wyników fazy Analizy i Budowy Wizji partnerzy projektu opracowali m.in. plany tymczasowych transformacji przestrzeni drogowej, wraz z dziećmi w fazie realizacji. Takie tymczasowe zamknięcia obejmują „ulicę wakacyjną” lub „ulicę urodzinową” lub interwencje takie jak tymczasowa zmiana miejsca parkingowego, np. na publicznie otwarte wspólne śniadanie, itp. W tej fazie partnerzy projektu realizują m.in. tymczasową alokację przestrzeni drogowej dla dzieci i wraz z dziećmi, np. wykorzystanie dróg w otoczeniu szkoły jako laborato-

rium innowacji dla “żyjących ulic” oraz nauki na świeżym powietrzu lub do prowadzenia zabawy na ulicy;

3. Większość dorosłych uważa bezpieczeństwo i ochronę dzieci w przestrzeni publicznej za priorytet. W związku z tym jest prawdopodobne, że działania w zakresie Metamorphosis mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa dzieci w przestrzeni drogowej spotkają się z aprobatą partnerów.

4. W Etapie Oceny dzieci oceniają realizowane działania. Są one zaangażowane w „badania” (liczenie i obserwacja) na danym obszarze związanym z użytkowaniem przestrzeni drogowej przed wprowadzeniem zmian, w jej trakcie i po jej zakończeniu. W ramach zajęć szkolnych zbierają również informacje zwrotne od (dorosłych) mieszkańców (wywiady) na temat planów i możliwych pomysłów ich realizacji. Wyniki badań i doświadczenia tymczasowych zamknięć są omawiane w moderowanej grupie dyskusyjnej dla dzieci - w ten sposób pracują one nad listą plus / minus w celu adaptacji i regularnego wdrażania.

5. Poprzez dostosowanie interwencji w sposób, który pozwala na ich “rytualizację” lub przeniesienie do innych dzielnic lub miast, dzieci pełnią rolę motywującą. W tym celu dzieci mają również możliwość korzystania z różnych programów szkoleniowych (warsztaty naprawy rowerów, szkolenia jazdy na rowerze) dla nowo nabytych umiejętności, które należy rozwijać. Jednocześnie projekt rozwija inne możliwości tworzenia narzędzi służących wzmocnieniu pozycji różnych grup interesariuszy. Na przykład tworzone są narzędzia wspierające innowacje w ramach projektu, np. programy nauczania nauczycieli i materiały dydaktyczne w szkołach służące informowaniu dzieci w innych szkołach.

6. W Fazie Rozpowszechniania do spopularyzowania tych idei wykorzystywane są fakty i liczby, ale także historie i efektowne zdjęcia, które zostały zebrane podczas projektu i ocenione przez dzieci i partnerów projektu.

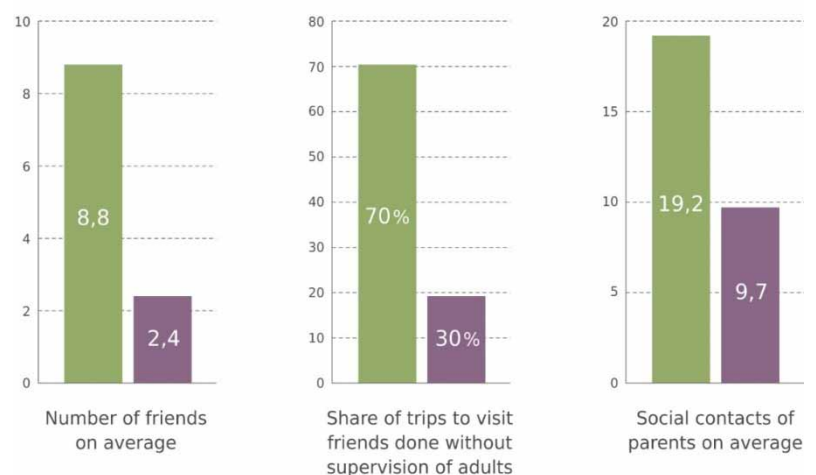
Korzyści - i dla kogo są przeznaczone

Uspokajające ruch, żyjące ulice, a tym samym bardziej aktywne zachowania mobilnościowe prowadzą do:

- poprawy zdrowia mieszkańców (ponieważ istnieje większe prawdopodobieństwo, że będą oni poruszali się pieszo i rowerem)

5 year old children and their parents

Source: Hüttenmoser 2002



Rysunek 3: Ruch samochodowy wpływa na liczbę znajomych i kontakty społeczne (Źródło: badania Hüttenmoser 2002)

- lepszego rozwoju umiejętności i zdolności dzieci (fizycznych, emocjonalnych i społecznych)
- zwiększenia przestrzeni osobistej dla interakcji (zwłaszcza dla dzieci) i w związku z tym poprawy kontaktów społecznych (liczba znajomych i liczba wizyt w sąsiedztwie domu)

Hüttenmoser, M., Sauter, D., *Bewegungsraum – Spielraum – Strassenraum*. In: Marie Meierhofer-Institut für das Kind (Hrsg.): *Und es bewegt sich noch! Und Kinder* Nr. 70 Zürich 2002

- zmniejszenie liczby podróży związanych z odpoczynkiem i zakupami dzięki poprawie warunków do spędzania czasu w okolicy
- wzrost poziomu bezpieczeństwa i (postrzegano) poczucia bezpieczeństwa osobistego
- czystsza dzielnica pod względem jakości powietrza i poziomu hałasu.

Rola, jaką dzielnice odgrywają dla dzieci oraz role, jaką dzieci mogą odegrać dla rozwoju dzielnicy:

- Niezależna i bezpieczna mobilność jest ważnym warunkiem wstępnym zdrowego rozwoju fizycznego i psychicznego dzieci. Jeśli nie zostanie to zagwarantowane, ucierpi na tym rozwój, zdolności i zachowania społeczne dzieci
- Dzieci są bardzo silnym katalizatorem kontaktów i sieci sąsiedzkich i mogą przełamać uprzedzenia i stare sposoby myślenia
- Dzieci mogą pomóc rozwinąć pozytywne emocje w dzielnicy (i jest to kwestia kluczowa, ponieważ zachowania i decyzje są w większości zdeterminowane emocjami, a w znacznie mniejszym stopniu racjonalnymi argumentami, takimi jak stosunek kosztów do korzyści). W związku z tym:
- dzieci mogą łatwo znaleźć bezpośredni sposób dotarcia do serc rodziców
- postawy wbrew potrzebom i żądaniom dzieci nie są społecznie akceptowane.

Wady, zagrożenia

W projekcie Metamorphosis niebezpieczeństwo może wynikać z faktu, że ilość miejsc parkingowych jest redukowana dzięki działaniom i wdrożeniom projektu. Jednak zgodnie z logiką projektu - dążenie do ograniczenia przestrzeni publicznej okupowanej przez samochody - to sukces projektu. Wynikłe z projektu niedogodności

mają więc głównie znaczenie dla mieszkańców, którzy chcą zaparkować swój samochód w okolicy. Muszą poruszać się pieszo na określonym dystansie, podobnie jak użytkownicy transportu publicznego, którzy zazwyczaj muszą przechodzić do następnego przystanku transportu publicznego. Jest to więc mniej niekorzystne, a bardziej stanowi działanie zwiększające sprawiedliwy dostęp do różnych rodzajów transportu. Rodzice mogą uznać, że zabawa na ulicy jest zbyt niebezpieczna dla ich dzieci. W związku z tym projekt dostarcza materiałów informacyjnych na temat korzyści dotyczących działań Metamorphosis, dystrybuowanych przez instytucje oświatowe i szkoły.

Analiza interesariuszy – kto jest sprzymierzeńcem, a kto przeciwnikiem

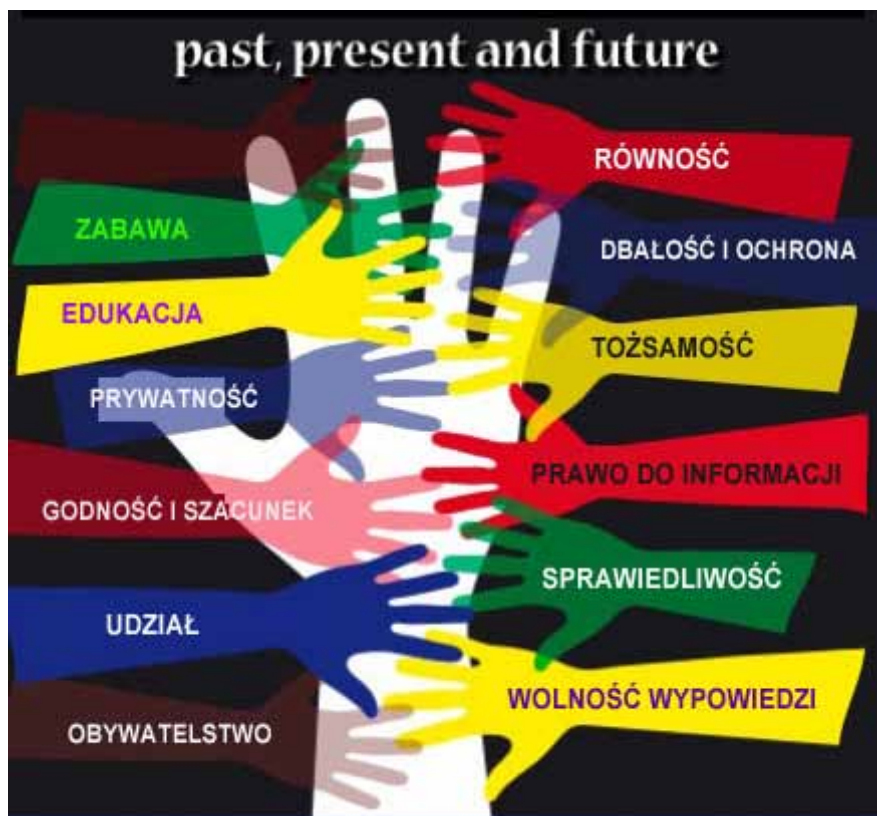
Dzieci nie mają żadnej władzy formalnej i zazwyczaj nie ma struktur, które umożliwiałyby im udział w miejskim procesie decyzyjnym. W niektórych miastach organizacje dziecięce odgrywają rolę kibiców na rzecz dzieci i ich potrzeb, podczas gdy w innych miastach istnieją parlamenty na rzecz dzieci, które pozwalają na bardziej ustrukturyzowane działania i sposoby uczestnictwa dzieci. Jednakże temat przekształcenia przestrzeni miejskiej z przestrzeni samochodowej w przestrzeń dla dzieci, nie jest często poruszany w ich programach. Nauczyciele przedszkolni i szkolni, którzy są zazwyczaj zainteresowani rozwojem dzieci, mogą być sprzymierzeńcami interwencji na ulicach i przekształcania przestrzeni drogowej.

Ale lobby na rzecz przywilejów dotyczących przestrzeni dla użytkowników samochodów jest bardzo silne. Zwłaszcza właściciele sklepów i stowarzyszenia handlowe, takie jak Izba Handlowa, często postrzegają prawo do jazdy, a zwłaszcza parkowania, jako „prawo obywatelskie”. Media są również silnymi zwolennikami przywilejów związanych z korzystaniem z samochodu. Często są one pod wpływem ogromnych ilości pieniędzy reklamowych z przemysłu samochodowego, które mogą również prowadzić do płatnych artykułów wspierających, zwłaszcza w mediach bulwarowych.

Dzieci są często postrzegane jako grupa populacji, którą należy przeszkolić i ćwiczyć w zakresie przestrzegania przepisów ruchu drogowego, by chronić ich życie. Wiele organizacji zajmujących się bezpieczeństwem dzieci nie zajmuje się źródłem niebezpieczeństwa, ale stara się edukować dzieci, jak unikać potencjalnych zagrożeń. Zgodnie z tą logiką promują one urządzenia bezpieczeństwa, takie jak kurtki odblaskowe lub kaski rowerowe, itp. Główną ideą tej grupy lobbystów jest utrzymanie przywilejów związanych z samochodami na niezmiennym poziomie przy jednoczesnym założeniu, że wrażliwa część społeczeństwa musi dostosować się do potrzeb systemu transportu zmotoryzowanego.

Naukowcy tacy jak Marco Hüttenmoser, których dziedziną badań jest zdrowy rozwój dzieci, mogą wnieść swój wkład w postaci faktów, które wspierają zmianę priorytetu wykorzystania przestrzeni miejskiej.

Wyniki badań pokazują, że dzieci, które mogą bawić się na ulicach swojego środowiska życia, stają się bardziej emocjonalne i zdolne poznawczo, niż dzieci, które pozostają w domu lub które są po prostu podwożone z jednych zajęć na inne. Hüttenmoser sugeruje zmianę systemu samochodowego i ograniczenie przywilejów związanych z korzystaniem z samochodu, by nasze dzieci rozwijały się w zdrowy sposób.



Uwarunkowania prawne

Szwajcarski badacz Hüttenmoser twierdzi: „Szwajcarska ustawa o ochronie zwierząt stanowi, że kurczętom należy zapewnić pewną przestrzeń do przemieszczania się na świeżym powietrzu. Dla naszych dzieci nie mamy żadnych przepisów prawnych”.

Organizacja Narodów Zjednoczonych klasyfikuje prawa określone w Konwencji o Prawach Dziecka jako „3P”: Zapewnienie, Ochrona i Uczestnictwo

- Zapewnienie: Dzieci mają prawo do odpowiedniego poziomu życia, opieki zdrowotnej, edukacji i usług oraz do zabawy i rekreacji. Obejmuje to zbilansowaną dietę, ciepłe łóżko do spania i dostęp do edukacji szkolnej.

Jeśli chodzi o ramy prawne, można odnieść się do międzynarodowych praw dziecka określonych w „Konwencji ONZ o prawach dziecka”, ratyfikowanej przez prawie wszystkie kraje na świecie, oraz do krajowych kodeksów drogowych, które dotyczą głównie kwestii przestrzeni publicznych przyjaznych dzieciom.

Konwencja ONZ o prawach dziecka

- **Ochrona:** Dzieci mają prawo do ochrony przed nadużyciami, zaniedbywaniem, wykorzystywaniem i dyskryminacją. Obejmuje to prawo do bezpiecznych miejsc do zabawy dla dzieci; konstruktywne zachowanie w wychowaniu i uznanie zmieniających się możliwości dzieci.
- **Uczestnictwo:** Dzieci mają prawo do uczestniczenia w życiu społecznym oraz do posiadania programów i usług dla siebie. Obejmuje to zaangażowanie dzieci w programy społeczne, zajęcia dla młodzieży oraz zaangażowanie dzieci w proces podejmowania decyzji.

Krajowe kodeksy drogowe

Kodeksy drogowe wielu krajów oferują możliwość wprowadzenia stref domowych / żyjących ulic / grających ulic. Zazwyczaj na tych ulicach dzieci mogą się bawić, a ruch samochodów jest ograniczony, z prędkością dostosowaną do pieszych. Niemieckie miasto Freiburg (230.000 mieszkańców) oferuje ponad 180 stref domowych dla dzieci.

Niektóre kodeksy drogowe dopuszczają strefy lub obszary wspólnej przestrzeni o maksymalnej prędkości 20 km/h dla pojazdów silnikowych i z pierwszeństwem dla pieszych.

W dziedzinie parkowania na ulicy prace nad ramami prawnymi są bardzo fragmentaryczne. Czasami miasta mają możliwość wpływania na to, ale czasami związane są przepisami prawa regionalnego. W wielu miastach istnieje procedura przekształcania miejsc parkingowych w miejsca komercyjne, takie jak uliczne kawiarnie lub zewnętrzne powierzchnie handlowe dla sklepów. W przypadku zastosowań niekomer-

cyjnych ramy prawne i procedury przyznawania przydziałów są mniej rozwinięte. Jednak w coraz większej liczbie miast popularniejsze staje się tymczasowe przekształcanie miejsc parkingowych w tzw. parklety. Miasto Wiedeń oferuje nawet wytyczne dla zainteresowanych, chcących ubiegać się o parklety i zapewnia bezpłatną powierzchnię.

W niektórych kodeksach drogowych, jak na przykład w Belgii, istnieje możliwość zamknięcia ulic w dzielnicach mieszkalnych na okres dwóch tygodni w roku - miasta Gandawa i Leuven skorzystały z tego rozporządzenia. Zobacz również część poświęconą studium przypadku.

Opcja polityczne dla miast

Każde miasto Metamorphosis przeprowadzi analizę istniejących planów SUMP (lub równoważnych dokumentów planistycznych). Na podstawie tej analizy zostanie ustalone, w jakim stopniu integracja może zostać formalnie osiągnięta.

Na potrzeby integracji rozważa się dwa następujące elementy:

- **Integracja tekstu:** Jak należy opisać nowe strategie Metamorphosis – jak długo i dogłębnie, w jakim formacie i jakie dane są konieczne?
- **Integracja polityczna/proceduralna/administracyjna:** W jaki sposób można podjąć polityczną decyzję o takiej zmianie? Jakie kroki administracyjne i proceduralne są konieczne? Jak zabezpieczyć zasoby (osobowe i finansowe) w tym dla celów zarządzania, monitorowania i oceny?

Każde miasto Metamorphosis opracowuje plan integracji nowych i innowacyjnych strategii w ramach SUMP.

Kto (w administracji miejskiej) musi zajmować się tymi sprawami

W niektórych miastach dział socjalny przejmuje inicjatywę i oferuje swoim mieszkańcom usługi tymczasowego zamknięcia i zabaw na ulicach.

Dobrymi przykładami takiej strategii są niemieckie miasta Griesheim, Frankfurt i Brema. Stolica Austrii, Wiedeń, oferuje również program zabaw na ulicach oraz wskazówki, jak ubiegać się o czasowe zamknięcia ulic dla ruchu.

Zazwyczaj pozwolenie na zamknięcie drogi musi być wydane przez wydział drogowy. Ale mogą być zaangażowane inne wydziały, które są odpowiedzialne za wydawanie pozwoleń na im-

prezy lub reorganizację tras autobusowych (jeżeli może to mieć również wpływ na przebieg linii autobusowych na ulicy).

Jeśli miasto jest naprawdę zainteresowane ułatwieniem swoim obywatelom rozpoczęcia relokacji przestrzeni drogowej na użytek dzieci, to oferują one swoim mieszkańcom rozwiązanie w formie „jednego punktu kompleksowej obsługi”.



Oznacza to, że zainteresowany mieszkaniec musi zwrócić się tylko do jednego centralnego punktu kontaktowego, aby złożyć wniosek o zamknięcie drogi lub przekształcenie miejsca parkingowego i dostaje odpowiedź również z tego punktu. Cała praca administracyjna prowadzona wraz z innymi departamentami przebiega wewnątrz i jest ograniczona do minimum dla samego wnioskodawcy.

Dobre/złe praktyki (krótkie przykłady)

Miasto przyjazne zabawie („Bespielbare Stadt”) Griesheim (Niemcy, 27 000 mieszkańców).

Miasto Griesheim przeprojektowało swoje ulice z myślą o dzieciach. Miasto zainstalowało około 100 przedmiotów i rzeźb na szkolnych ścieżkach, aby dać dzieciom możliwość doświadczania i odkrywania drogi do szkoły w inny sposób.

Przedmioty te zostały zaprojektowane tak, aby odprężyć, dawać możliwość zabawy, skakania, wspinania się lub by ułatwić zapamiętanie drogi do szkoły.

W Griesheim mieszkańcy mogą bardzo łatwo ubiegać się o tymczasowe zamknięcie drogi, zwracając się do działu socjalnego za pomocą

formularza, oferowanego przez gminę wszystkim zainteresowanym mieszkańcom. Istnieje tylko jeden obowiązek: wnioskodawca musi również poinformować sąsiadów na ulicy - gdzie po raz kolejny miasto oferuje z góry opracowany wzór listu, który ma pomóc wnioskodawcy.

Żyjące ulice Viennaat



Dzieci mają priorytet na ulicach Wiednia. Wybrane odcinki dróg w różnych dzielnicach Wiednia zostały wybrane jako ulice do zabawy dla dzieci. Ulice te oferują dziecku możliwość korzystania z przestrzeni publicznej na wiele sposobów oraz zabawy w bezpiecznym otoc-

zeniu. Ulice do zabawy to współpraca między wydziałem edukacji i pozaszkolnym nadzorem nad młodzieżą (MA13), a wydziałem rozwoju miasta i planowania przestrzennego (MA18).

School Street Odense (Denmark, 180.000 inhabitants)

Aby być miastem promującym zdrowie i pobudzać chęć obywateli do aktywności fizycznej, miasto Odense postanowiło od 2010 r. stworzyć nowe przestrzenie miejskie z wizją “bawić się to znaczy żyć”. Ulica Roars Vej

znajduje się tuż obok szkoły, która miała dwa problemy: pierwszy, podczas porannej godziny szczytu występował wielki chaos, gdy rodzice podwozili swoje dzieci; po drugie, szkoła nie mogła zaoferować uczniom szczególnie dobrych warunków w czasie przerwy w nauce, ponieważ plac szkolny był bardzo mały.



Żyjące Ulice w Gandawie (Belgia) - lato bez samochodu
www.leefstraat.be



“Leefstraat” w belgijskim mieście Gandawa to prawdziwe miejsce spotkań. W Gandawie obywatele mogą zmienić ulice na okres do dwóch

miesięcy w strefę wolną od ruchu samochodowego. W tym okresie samochody są przeznaczane do garaży.



Mieszkańcy korzystają z terenu bez użycia samochodu. Rozstawiają sadzonki i ławki oraz rozwijają sztuczną trawę, tworząc miejsce dla rowerów i kreując mnóstwo miejsca do zabawy dla dzieci bezpośrednio przed ich domami. Impresje z Leefstraat są dostępne na filmie w serwisie YouTube:

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

Ramy czasowe

Ambitne miasto wyznaczyłoby czas na zmianę warunków ramowych w gminie, by pomóc swoim mieszkańcom w czasowym przekształceniu ulic w żywe ulice, na okres pół roku do roku. Zazwyczaj istnieje potrzeba reorganizacji procesów i realokacji niektórych zasobów w administracji. Gdy system jest już uruchomiony, mieszkańcy powinni dość szybko uzyskiwać zgody na ich wnioski dotyczące realokacji (2-6 tygodni).

Rytualizacja przekształceń lub tworzenie trwałych zmian może trwać dłużej, zwłaszcza gdy konieczne są zmiany infrastruktury i roboty budowlane (od roku do trzech lat).

Koszty

Koszty zmian w wewnętrznych procesach administracyjnych są umiarkowane. W przypadku braku możliwości realokacji zasobów obecnego personelu (zadania i godziny pracy), istnieje potrzeba zarządzania wewnętrznym procesem zatwierdzania wniosków obywateli. Osoba ta musi zajmować stanowisko w niepełnym wymiarze godzin (pół etatu). Jeśli miasto oferuje również materiały, z których mieszkańcy mogą korzystać na zamkniętych odcinkach ulic, koszty można obliczyć na 1000 - 5000 euro za ulicę. Jeśli istnieje oferta animacji i moderowania zajęć, należy obliczyć dodatkowe koszty w wysokości około 100-200 euro dziennie. W przypadku zmian w infrastrukturze nastąpią normalne koszty na przeprojektowanie infrastruktury oraz dodatkowe elementy wyposażenia ulicznego.

Pytania otwarte

Otwartym pytaniem jest, w jaki sposób ustanowić hierarchię wartości społecznych/publicznych, która ocenia prawo dzieci do zdrowego rozwoju

w stopniu wyższym niż prawo użytkowników samochodów do korzystania z przestrzeni publicznej wszędzie i przez cały czas.

Możliwy rozwój w przyszłości

Freiburg ma wieloletnie doświadczenie w szerokim zastosowaniu żyjących ulic na całym obszarze miasta. Zapewnienie miejsc zabaw dla dzieci na ulicy w pobliżu ich miejsca zamieszkania jest częścią długoterminowej strategii. We Freiburgu udział podróży samochodowych spadł z 39% (1982 r.), 32% (1999 r.) do 21% (2016 r.), a także wzrósł udział podróży z udziałem aktywnych środków transportu. Może należy założyć, że na ten bardzo pozytywny rozwój zachowań związanych z mobilnością i związany z tym wzrost jakości życia, częściowo wpływa ciągła socjalizacja w kierunku mobilności aktywnej. Pod tym względem Freiburg zainwestował w przyszłość i jest w stanie teraz wykorzystywać efekty.

Freiburg jest z pewnością przykładem dla wielu innych miast, które również chciałyby inwestować w jakość życia swoich obywateli.

Jak i gdzie te strategie pasują do SUMP?

Metamorfoza przestrzeni zmotoryzowanej w przestrzeń dedykowaną dla dzieci doskonale pasuje do pomysłów SUMP. Z jednej strony zmniejsza atrakcyjność korzystania z samochodów, ponieważ odległość do następnego miejsca parkingowego zostanie zwiększona. Z drugiej strony, stymuluje udział obywateli w procesie decyzyjnym dotyczącym wykorzystania przestrzeni publicznej. Metoda transformacji dróg wspiera podejście SUMP, szczególnie w dziedzinie uczestnictwa obywateli, ograniczenia korzystania z samochodów i socjalizacji w kierunku aktywnej mobilności.

Uzupełnienie

Nie wszystkie etapy tego procesu zostały już przetestowane, ponieważ projekt Metamorphosis, który został bardzo pozytywnie oceniony przez Komisję Europejską, trwa zaledwie od 10 miesięcy. Właśnie rozpoczęła się faza wdrażania.

Odniesienie

www.metamorphosis-project.eu

Autorzy

Susanne Wrighton i Karl Reiter
Forschungsgesellschaft Mobilität FGM-AMOR
– Austrian Mobility Research
Schönaugasse 8a; 8010 Graz, Austria
wrighton@fgm.at i reiter@fgm.at

www.sump-network.eu

ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Wyłącznie odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji ponoszą jej autorzy. Niekoniecznie musi ona odzwierciedlać opinię Unii Europejskiej. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych. Wszystkie zdjęcia są dostarczane przez odpowiednich partnerów (o ile nie zaznaczono inaczej) i są dopuszczone do reprodukcji w niniejszej publikacji.



CIVITAS PROSPERITY otrzymał finansowanie z programu badań i innowacji Unii Europejskiej "Horyzont 2020" w ramach umowy o dotację nr 690636.