



Eljött az ideje, hogy a közterületek egy részét visszaadjuk a gyerekeknek, hozzájárulva társadalmi, értelmi és érzelmi fejlődésükhöz. Jelenleg a közterületek legnagyobb részét gépjárművek foglalják el; a METAMORPHOSIS (ÁTALAKULÁS) nevű projekt az ezen terekben rejlő hatalmas lehetőségeket kezdi el kiaknázni, a gyerekek szempontjainak megfelelően átalakítva őket. A projekt mottója: alakítsuk át a gépek tereit emberi terekké!

A probléma leírása

Jan Gehl, a híres dán várostervező, aki világszerte segíti a városokat tanácsaival, többször elmondta, hogy egy város életminőségének legegyszerűbb és legmegbízhatóbb mutatója az utcákon és a tereken látható gyerekek száma. Ha sok gyerek van az utcákon, az azt bizonyítja, hogy a város tervezésekor emberléptékű méretekben és emberi tempójú közlekedésben gondolkodtak, és nem a személygépkocsik szükségleteit tartották szem előtt. Ha pedig egy környék gyermekbarát, az azt jelenti, hogy mindenki más számára is megfelelően tervezett.

Az ismert „téralkotó”, David Engwicht szerint az „OTTHON” nem egy hely, hanem inkább egy érzés. „Régen az otthonosság érzése nem korlátozódott a házra, amelyben valaki élt, hanem kiterjedt az egész falura vagy városra. Ahogy a gyerekek nőttek, egyre táguló körökben fedezték fel a környéküket, és egyre nagyobb részévé vált a térérezékelésük részévé. A modern életformával azonban drámai módon lecsökkent annak a térnek a nagysága, amelyet az emberek otthonuknak tekintenek.” Az elmúlt fél évszázad várostervezési gyakorlatát erősen meghatározták a motorizált közlekedés szempontjai, ami katasztrofális következményekkel járt: ilyen a legtöbb utca és tér nem emberléptékű megtervezése, a romló életminőség, a balesetek növekvő száma, valamint a zaj- és a légszennyezés. Az EU számos jelentésében hívta fel a figyelmet és javasolt megoldást ezekre problémákra. Ez nem jelenti azt, hogy ne lennének pozitív változások, de ezek jórészt a városközpontokra korlátozódnak. Ugyanakkor az európai városok kerületeinek és városrészeinek a döntő többsége továbbra is erősen személygépkocsi-központú kialakítású, ezért kevesebb gyerek van az utcán, ahol nem is igazán zajlik élet.

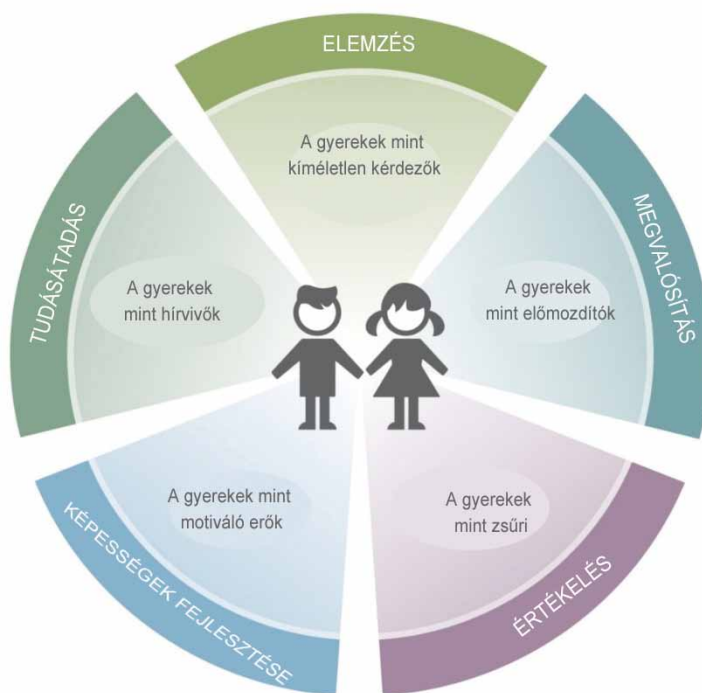


A németországi Freiburg városában található több, mint 180 lakóútca egyike

Hogyan működik?

A Metamorphosis fő célkitűzése az, hogy személygépkocsi-központú városrészeket gyerek-központú városrészekké alakítsa át, és így elősegítse a szokások megváltozását és az életminőség javulását. A projekt egyedülálló és innovatív megközelítésének a középpontjában az a

gondolat áll, hogy a gyerekeket nemcsak a projekt bizonyos részeibe kell bevonni, hanem – most először – a projekt minden fázisában fontos partnerként kell tekinteni rájuk.



2. ábra: A gyerekek szerepe a Metamorphosis projekt működésében: a projekt módszertana

1. A projekt elején – az elemzési szakasz során – a gyerekek részt vesznek a városrészük átalakítására vonatkozó jövőkép kidolgozásában. Az átalakításokat workshopok keretében dolgozzák ki, amelyeken a majdani használók, így a gyerekek és más érdekelték is részt vesznek; az alkalmazott módszerek közé tartozik az „időutazás” vagy a jövőtérképezés. A gyerekek, különösen a kisebbek, mindent meg tudnak kérdőjelezni; ez a képesség felhasználható a helyi adatgyűjtéseknél és elemzéseknél. Az iskolák ezt a munkát a szokásos oktatási tevékenységeikbe építhetik be, például a rajz- vagy írásórák keretében.
2. Az elemzési és jövőképkalkotási szakasz eredményeire alapozva a megvalósítási szakaszban a projekt résztvevői a gyerekekkel közösen terveket készíthetnek például útfelületek ideiglenes átalakítására. Az ilyen átmeneti lezárások közé tartozhat például egy „ünnepi utca” vagy „szülinapi utca”, vagy parkolók időszakos átalakítása közösségi reggeli vagy más tevékenység számára. A projekt résztvevői ebben a szakaszban a gyerekekkel együtt, átmeneti jelleggel kijelölhetnek utakat a gyerekek használatára; így például az iskola körüli utcákban olyan újításokat próbálhatnak ki, mint a lakóutca vagy a kültéri oktatás, illetve utcai játékokra is használhatják őket. Ezek a tevékenységek tanárok vagy gyermekszervezetek segítségével valósíthatók meg, de akár környék-

beli lakók egy csoportja is megszervezheti a workshopokat. Fontos, hogy a gyerekek beszéljenek a szüleikkel az intézkedésekről. A legtöbb felnőtt számára elsődleges fontosságú a gyerekek biztonsága és védelme a közterületeken, ezért a Metamorphosis projektben a gyerekek közúti biztonságának növelésére bevezetett intézkedések jó eséllyel egyetértésre találnak a partnerek körében.

3. Az értékelési szakaszban a gyerekek zsűriként vesznek részt a bevezetett intézkedések értékelésében. Bevonják őket az érintett terület úthasználatát illető „kutatásokba” (számlálás és megfigyelés), a megvalósítás előtt, alatt és után is. Iskolai feladataik részeként ugyancsak részt vesznek a visszajelzések gyűjtésében, interjúk formájában megkérdezve a (felnőtt) lakosság véleményét a tervekről és más megvalósítandó ötleteikről. A kutatások eredményeit és az átmeneti útlezárások tapasztalatait a gyerekek irányított csoportbeszélgetéseken vitatják meg, az előnyök és hátrányok összegzésével hozzájárulva az intézkedések végleges formájának kialakításához.

4. Mivel az intézkedések kialakítása olyan módon történik, hogy az gyakorlattá válik, és más városrészeknek vagy városoknak is átadható, ebben a folyamatban a gyerekek motiváló erőként jelenhetnek meg. Ennek érdekében a gyerekek képességeit különböző oktatási programokkal fejlesztik (pl. kerékpárjavító workshop, kerékpáros oktatás), hogy az újonnan szerzett képességeket megerősítsék. A projekt ugyanakkor más képességfejlesztő eszközöket is kínál, hogy a különböző társadalmi szereplők pozícióját erősítse. Ilyenek a projekt innovációit támogató eszközök, például az iskolai tantervek és oktatási anyagok, amelyek más iskolákban tanuló gyerekek számára is használhatók.

5. A tudásátadási szakaszban a gyakorlatok elterjesztéséhez felhasználják a projekt alatt gyűjtött, majd a gyerekek és más résztvevők által értékelt információkat és adatokat, de akár egyes történeteket vagy érdekesebb képeket is.

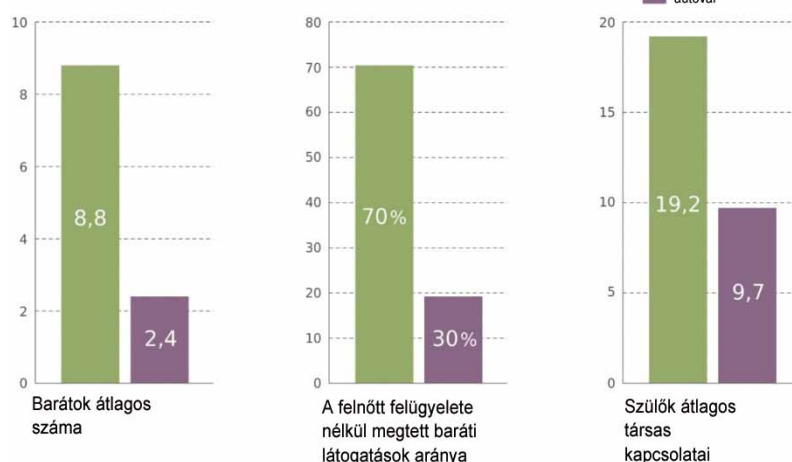
Előnyök – és azok kedvezményezettjei

A forgalomcsillapítás, az élhető utcák, és az így kialakuló aktívabb mobilitási szokások a következő hatásokkal járnak:

- egészségesebb lakosok (mivel gyakrabban sétálnak és kerékpároznak);
- a gyerekek készségeinek és (fizikai, érzelmi és társas) képességeinek hatékonyabb fejlesztése;

5 éves gyermekek és szülei

Forrás: Hüttenmoser 2002



3. ábra: Az autós közlekedés hatása a barátok és a társas kapcsolatok számára (Forrás: Hüttenmoser 2002-es tanulmánya).

- az interakciókat lehetővé tevő személyes tér megnövekedése (különösen a gyerekek számára), és így a társas kapcsolatok (barátok és városrészen belüli baráti látogatások) számának a növekedése;

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

- a szórakozási vagy vásárlási céllal megtett utazások számának csökkenése a környéken igénybe vehető lehetőségek bővülése miatt;
- a közlekedésbiztonság és a közbiztonság(érzet) javulása;
- tisztább levegő és kevesebb zaj a környéken.

A lakókörnyezet szerepe a gyerekek életében és a gyerekek lehetséges szerepe a városrész fejlődésében:

- Az önálló és biztonságos mobilitás a gyerekek egészséges testi és szellemi fejlődésének fontos előfeltétele. Ha ez nincs garantálva, a gyerekek fejlődése, képességei és szociális készségei hátrányt szenvednek.
- A gyerekek hatásos katalizátorai a városrészekben létrejövő kapcsolatok és hálózatok kialakulásának, és képesek lebontani az előítéleteket és túllépni az idejétmúlt gondolkodásmódokon.
- A gyerekek képesek pozitív érzelmi viszonyulást kialakítani a városrészük felé (és ez kulcsfontosságú, mivel a viselkedésünket és a döntéseinket főként az érzelmeink határozzák meg, és csak sokkal kevésbé a racionális megfontolások, mint például a költség-haszonelemzés). Így:
- a gyerekek könnyen megtalálják a legrövidebb utat a szüleik szívéhez;
- a gyerekek szükségleteivel és igényeivel szembe menni társadalmilag nem elfogadott.

Hátrányok, veszélyek

A Metamorphosis projekttel kapcsolatban a Metamorphosis projekttel kapcsolatban aggodalmat kelthet, hogy a személygépkocsi-parkolóhelyek száma csökken a projekt során megvalósított intézkedések eredményeként. A projekt célkitűzését vagyis a személygépkocsik számára fenntartott közterületek csökkentését szem előtt tartva azonban ez sikerként könyvelhető el. Így a hátrányok főleg azok számára jelentkeznek, akik a környéken szeretnének parkolni az

autójukkal: gyalog kell megtenniük egy bizonyos távolságot, éppen úgy, ahogy a közösségi közlekedés felhasználóinak, akik rendszerint gyalog közelítik meg a legközelebbi megállót. Ezért ez nem is annyira hátrány, mint inkább olyan intézkedés, amely igazságosabb hozzáférést biztosít a különböző közlekedési módokhoz.

A szülők esetleg túl veszélyesnek tarthatják, hogy a gyerekek az utcán játsszanak. Ezért a Metamorphosis oktatási intézmények, iskolák segítségével tájékoztatást végez a projekt intézkedéseinek előnyeiről.

Az érdekeltek elemzése – kik a támogatók és az ellenzők?

A gyerekeknek nincs semmilyen formális hatama, és általában nincsen olyan struktúra, amely lehetővé tenné a számukra, hogy részt vegyenek az önkormányzati döntések előkészítésében vagy meghozatalában. Egyes városokban gyermekügyekkel foglalkozó szervezetek támogatják a gyerekek és a szükségleteik figyelembevételét, míg más városokban gyermekparlament működik, ami a gyerekek részvételének strukturáltabb kereteket biztosít. Ugyanakkor a tér visszafoglalása a gyerekek számára a személygépkocsiktól olyan téma, ami jellemzően nem szerepel a napirendjükön. A gyerekek fejlesztésében általában is érdekelt óvodai és iskolai pedagógusok lehetnek a közutak kialakításába történő beavatkozások és az útfeleület átalakításának előmozdítói.

A személygépkocsi-használók területhasználati privilégiumait azonban erős lobbierdekek védik. Különösen az üzlettulajdonosok és az üzletek szervezetei, például a kereskedelmi kamarák gyakran „emberi jognak” tekintik a gépjárművezetéshez és különösen a parkoláshoz való jogot. A média ugyancsak erős támogatója a személygépkocsi-használathoz fűződő előjogoknak, mivel gyakran hasznélvezője az autóipar jelentős marketingköltségének. Ez az autóhasználatot támogató cikkek megjelenését eredményezheti, különösen a bulvármédiában.

A gyerekekre sokan olyan társadalmi csoportként tekintenek, akiket a közlekedési szabályok betiltására kell oktani és kiképezni, hogy így megvédjék az életüket. Számos, a gyerekek közlekedésbiztonságával foglalkozó szervezet nem a veszély forrásával foglalkozik, hanem a gyerekeket igyekszik megtanítani az esetleges balesetek elkerülésére. Ezt a logikát követve olyan biztonsági felszerelések használatát javasolják, mint a fényvisszaverő mellény vagy a kerékpáros bukósisak. Ennek a lobbicsoportnak az a fő szempontja, hogy a személygépkocsi-

használat előjogai változatlanok maradjanak, és inkább a népesség sérülékenyebb rétege alkalmazkodjon a motorizált közlekedési rendszer szükségleteihez.

Marco Hüttenmoser és más kutatók, akiknek a kutatási területe a gyermekek egészséges fejlődése, olyan tényekkel szolgálnak, amelyek alátámasztják a városi tér felhasználására vonatkozó prioritások megváltoztatását.

A kutatási eredmények azt mutatják, hogy azok a gyerekek, akik játszhatnak a lakókörnyezetük



utcáin, jobb eredményeket mutatnak az érzelmi és szellemi fejlődés terén, mint azok, akik otthon maradnak, vagy akiket személygépkocsival szállítanak az egyik tevékenységről a másikra.

Hüttenmoser szerint az autóközpontú közlekedési rendszer megváltoztatása és a személygépkocsi-használathoz fűződő előjogok korlátozása hozzájárul gyermekeink egészséges fejlődéséhez.

Jogi keretek

A svájci kutató, Hüttenmoser így fogalmaz: „A svájci állatjóléti törvény előírja, hogy a csirkék számára biztosítani kell bizonyos méretű teret, hogy a friss levegőn mozoghassanak. A gyermekeink érdekeit viszont nem védik ilyen jogszabályok”.

A jogi kereteket illetően a nemzetközi gyermek-jogokat lehet hivatkozási alapul venni melyeket az ENSZ rögzített a világ csaknem összes országa által aláírt, A gyermekek jogairól szóló egyezményben, valamint a nemzeti közúti jogszabályokat, amelyek jórészt lefedik a gyermekbarát közterületekkel összefüggő témákat.

A gyermekek jogairól szóló egyezményben az Egyesült Nemzetek Szervezete a következő ímszavak köré csoportosítja a gyermekek jogait: gondoskodás, védelem és részvétel.

- **Gondoskodás:** a gyermekeknek joguk van a megfelelő életszínvonalhoz, az egészségügyi ellátáshoz, az oktatáshoz, és egyéb szolgáltatásokhoz, valamint a játékhoz és a pihenéshez is. Ezek kiterjednek a kiegyensúlyozott étrendre, a meleg szálláshelyre és az iskolai oktatáshoz való hozzáférésre.
- **Védelem:** a gyermekeknek joguk van a védelemre a durva bánásmód, az elhanyagolás, a kizsákmányolás és a hátrányos megkülönböztetés ellen. Ebbe beleértendő a gyermekek joga a biztonságos térre, ahol játszani tudnak, az együttműködésre épülő gyermeknevelési elvek, illetve a gyermekek fejlődő képességeinek tekintetbevételé.
- **Részvétel:** a gyermekeknek jogában áll közösségekben részt venni és számukra létrehozott programokat látogatni vagy szolgáltatásokat igénybe venni. Ebbe beletartozik a gyermekek bevonása a közösségi programokba, a gyermekek véleményének hangot adó fórumok és a gyermekek részvétele a döntéshozatali folyamatokban.

A biztonságos játékokra alkalmas térhez és a pihenéshez való jog összefügg a közúti területeknek a játszó gyermekek számára történő átalakításával.

Nemzeti közúti jogszabályok

Számos ország közúti jogszabályai lehetővé teszi, hogy lakó-pihenő övezeteket, lakóutcákat vagy játszóutcákat alakítsanak ki. Ezek az utcákon általában játszhatnak a gyerekek, a személygépkocsik forgalmát pedig korlátozzák és

sebességüket a gyalogosforgalomhoz igazítják. A németországi Freiburg városa (230 000 lakos) több mint 180 lakó-pihenő övezetet kínál a gyerekek számára.

Egyes közúti jogszabályok megengedik a találkozási övezetek vagy közös használatú terek kialakítását, ahol a motorizált járművek legfeljebb 20 km/órás sebességgel közlekedhetnek, és a gyalogosok elsőbbséget élveznek.

A közterületi parkolás kérdésében a jogi környezet nagyon széttagolt. A helyi önkormányzatoknak néhol van befolyása a kérdésre, míg másol regionális hatáskörbe tartozik. Sok városban létezik eljárásrend a parkolóhelyek kereskedelmi térre történő átalakítására, például kávézók teraszai vagy kültéren árusító boltok esetében, a nem-kereskedelmi használat jogi keretei és engedélyezési eljárásai viszont kevésbé kidolgozottak. A parkolóhelyek átmeneti átalakítása a gyalogosok kényelmét szolgáló területekké (parkletekké) ugyanakkor egyre több városban népszerű gyakorlat. Bécs önkormányzata még útmutatóval is szolgál az érdeklődőknek ahhoz, hogy parkletek kialakítását kezdeményezzék, és ingyenesen biztosítja a területet hozzá.

Egyes országok, például Belgium közúti jogszabályai lehetőséget biztosítanak arra, hogy évente két hétre lezárjanak egyes lakóövezeti utcákat, és Gent és Leuven városai például élnek is ezzel a lehetőséggel. (Lásd az esettanulmányokról szóló fejezetet.).

A városok szakpolitikai lehetőségei

Minden, a Metamorphosis projektben részt vevő város elvégzi a meglévő SUMP-ja (vagy hasonló tervdokumentuma) elemzését. Ez alapján határozható meg, hogy milyen mértékben integrálható hivatalosan a program a tervekbe.

Az integráció során a következő két szempontra kell figyelmet fordítani.

- Szövegszerű integráció:

Hogyan kell megfogalmazni az új Metamorphosis stratégiákat – milyen terjedelemben, részletességgel, formátumban, és milyen adatok szükségesek ehhez?

- Politikai/eljárásrendi/közigazgatási integráció:

Hogyan lehet politikai döntést elérni egy ilyen átalakítással kapcsolatban? Milyen közigazgatási és eljárásrendi lépéseket kell megtenni? Hogyan lehet a forrásokat (munkaerő és pénz) előterem-

teni (az irányítás, a nyomonkövetés és az értékelés feladataira is)?

Minden, a Metamorphosis projektben részt vevő város kidolgoz egy tervet az új és innovatív stratégiák SUMP-ba történő integrációjára.



Kinek a feladata (a városi közigazgatáson belül)?

Egyes városokban a szociális osztály magára vállalja a kezdeményező szerepet, és az ideiglenes jelleggel kialakított játszóutcákat mint szolgáltatást nyújtja a polgárok számára. Ennek a stratégiának jó példái Németországban Griesheim, Frankfurt és Bréma városai. Az osztály főváros, Bécs ugyancsak kínál játszóutca-programot, valamint útmutatót az időszakos útlezárások kezdeményezéséhez.

Az útlezárást általában a közútkezelési osztálynak kell engedélyeznie. Emellett más osztályok is illetékesek lehetnek, amelyek a nyilvános

események engedélyeztetéséért vagy a területen esetleg áthaladó buszjáratok átszervezéséért felelősek. Ha egy város igazán meg akarja könnyíteni a polgárai számára, hogy az útfelületek gyerekek javára való újrafelosztását kezdeményezzék, akkor egyablakos megoldást kínál számukra. Ez azt jelenti, hogy az érdeklődő állampolgárnak csak egyetlen hivatalos szervet kell felkeresnie, hogy az útlezárást vagy a parkolóhely átalakítását engedélyeztesse, és onnan is kap választ a megkeresésére. A többi ügyosztállyal folytatandó összes adminisztrációt és papírmunkát ez az osztály végzi egy belső eljárásrend részeként, így a kérvényezőre minimális adminisztratív feladat hárul.

Jó és rossz gyakorlatok (rövid példákkal)

Játszható város („Bespielbare Stadt”), Griesheim (Németország, 27 000 lakos)

Griesheim városa újratervezte az utcáit, hogy a gyerekek is használhassák őket.

Az önkormányzat közel 100 köztéri tárgyat és szobrot helyezett ki az iskolák felé vezető utcákban, hogy a gyerekeknek lehetősége legyen új szemmel megtapasztalni és felfedezni az iskolába vezető utat. A tárgyakat úgy tervezték, hogy lehessen rajtuk pihenni, játszani, ugrálni vagy felmászni rájuk, illetve megkönnyítsék az útvonal megjegyzését.

Griesheimben az emberek nagyon egyszerűen kezdeményezhetnek időszakos útlezárásokat: a szociális osztályra kell beadni egy nyomtat-

ványt, amelyet az önkormányzat minden érdeklődő rendelkezésére bocsát. A kérelmező egyetlen kötelezettsége, hogy az utca többi lakóját is értesítse, de a város ebben is a segítségére van egy szabványos értesítőlevél-mintával.

Bécs játszóutcái

Bécs játszóutcáin a gyerekek a főszerep. A város különböző kerületeiben egyes útszakaszokat játszóutcának jelölték ki a gyerekek számára. Ezek az utcák lehetőséget nyújtanak a gyerekeknek, hogy sokféle módon használják és fedezzék fel a közterületeket, és hogy biztonságos környezetben játszhassanak.

A játszóutcák az oktatási és ifjúságvédelmi osztály (MA13), illetve a városfejlesztési és várostervezési osztály (MA18) együttműködésében valósulnak meg.



Iskolai utcák Odensében (Dánia, 180 000 lakos)

Annak érdekében, hogy egészséges életmódot hirdető város legyen, és testmozgásra ösztönözze polgárait, Odense önkormányzata elhatározta, hogy 2010-től új városi tereket alakít ki „a játék maga az élet” mottóval. A Roars Vej nevű utca közvetlenül egy iskola mellett található, mely két gonddal küzdött: a reggeli csúcsidőben nagy volt a káosz, amíg a szülők kirak-

ták a gyerekeiket; az iskola pedig az udvar szűkössége miatt nem tudott a diákoknak igazán jó körülményeket biztosítani a szünetek idejére.

A Roars Vej volt az első, amelyet Odensében játszóutcává alakítottak. Új formájában lehetőséget biztosít a gyerekek számára, hogy szabadtéri tanórákon vegyenek részt, amelyeken fizikai tevékenységekre és inspiráló játékokra is sor kerül. Az utcát a tanítási idő alatt zárják le a forgalom elől.



Élő utca Gentben (Belgium) – autómentes nyár (www.leefstraat.be)

www.leefstraat.be



A „Leefstraat”, vagyis „Élő utca” igazi találkozóhely a belgiumi Gent városában. Gentben a polgároknak jogában áll az utcáikat akár két hónapra is autómentes övezetté tenni. A személygépkocsikat erre az időre nyilvános parkolóknak helyezik el.

Az autómentes területet a lakosok használják. Virágládákat, padokat és műpázsitot helyeznek ki, helyet teremtenek a kerékpároknak, és sok teret biztosítanak a gyerekek számára, hogy közvetlenül az otthonuk bejárata előtt játszhaszanak.



Időigény

Egy ambiciózus városban hat hónap és egy év közötti időszakra tehető az önkormányzat számára szükséges idő ahhoz, hogy megváltozzanak a keretfeltételek, és a polgárok segítséget kapjanak az utcák élő utcává alakításában. Általában szükség van a folyamatok átszervezésére és a szervezeti források bizonyos mértékű újraelosztására. Amint a rendszer felállt, a lakosok viszonylag rövid idő alatt engedélyhez kell jussanak (2-6 hét).

Az átalakítások gyakorlattá tétele és a véglegesnek szánt változtatások bevezetése hosszabb időt vehet igénybe, főleg, ha infrastrukturális beavatkozásokra, útépítési munkálatokra is szükség van (egy és három év között).

Költségek

A belső adminisztratív eljárások megváltoztatásának költségei nem jelentősek. Ha nincs mód a meglévő személyi állomány erőforrásainak (feladatkörök és munkaidő) újraelosztására, meg kell oldani a polgárok beadványaira vonatkozó belső engedélyezési folyamat kezelését. Ez a feladat egy (félnapos) részmunkaidőben dolgozó személy által elvégezhető.

Ha az önkormányzat információs anyagokat is biztosít a polgároknak az utcák lezárásához, az egy utcára eső költségek 1000 és 5000 euró közötti összegre tehetőek. Ha az ajánlat a tevékenységek animációs és moderálási feladatait is tartalmazza, az körülbelül napi 100–200 euró további költséget jelent.

Az infrastrukturális beavatkozások esetében az infrastruktúra átalakításának szokásos költségeivel kell számolni, kiegészítve az további utcabútorok költségével.

Nyitott kérdések

Nyitott kérdés, hogy hogyan hozható létre olyan társadalmi, közösségi értékrend, amely magasabbra értékeli a gyerekek jogát az egészséges fejlődésre, mint a személygépkocsi-használók jogát a közterületek bárhol és bármikor történő használatára.

Lehetséges jövőbeli fejlődési irányok

Freiburg városának hosszú időre visszanyúló tapasztalatai vannak a lakóutca-konceptió széleskörű felhasználásáról a város egész területén. A gyerekek számára utcai játszóterületek biztosítása az otthonuk közelében egy hosszútávú stratégia részét képezi. Freiburgban a személygépkocsival megtett utak aránya 39%-ról (1982) 32%-ra (1999), majd 21%-ra (2016) esett vissza, míg az aktív mobilitás részaránya ennek megfelelően növekedett. A mobilitási szokásoknak ez a nagyon kedvező megváltozása és az ezzel járó életminőség-javulás feltehetően részben az aktív mobilitást előtérbe helyező folyamatos szocializációs tevékenységnek köszönhető. Ebben a tekintetben elmondható, hogy Freiburg okosan fektetett be a jövőbe, és most ennek az eredményeit élvezheti.

Freiburg világos példa lehet más városok számára, melyek ugyancsak szeretnék befektetni a polgáraik életminőségébe.

Hogyan és hová illeszthető be mindez a SUMP-ba?

A gépek tereinek **ÁTALAKÍTÁSA** a gyerekek tevékenységére nagyon jól illeszkedik a SUMP elveihez. Egyrészt csökkenti a személygépkocsi-használat vonzerejét, mivel a legközelebbi parkolóhely gyalogos távolsága megnő. Másrészt ösztönzi a polgárok részvételét a közterületekkel kapcsolatos döntések meghozatalában.

A közutak átalakításának módszere különösen az állampolgári részvétel növelése, a személygépkocsi-használat csökkentése és az aktív mobilitás elterjedésének támogatása terén illeszkedik leginkább a SUMP megközelítéshez.

Kiegészítés

Ennek a folyamatnak még nem tesztelték minden fázisát, mivel az Európai Bizottság által nagyon pozitívan értékelt Metamorphosis projekt még csak 10 hónapja fut, és csak most kezdődött el a megvalósítás fázisa.

Hivatkozások

www.metamorphosis-project.eu

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

Szerzők

Susanne Wrighton és Karl Reiter

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM-AMOR – Austrian Mobility Research

Schönaugasse 8a; 8010 Graz, Austria

wrighton@fgm.at és reiter@fgm.at

www.sump-network.eu

JOGI NYILATKOZAT: jelen publikáció tartalmáért kizárólag a szerzők tartoznak felelősséggel, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió véleményét. Az Európai Bizottság nem vállal felelősséget az itt található információk bármilyen lehetséges felhasználásáért. Az összes képanyagot a résztvevő partnerek bocsátották rendelkezésre (kivéve, ha másképpen jelezzük), és azok jelen publikációban történő felhasználásához hozzájárultak.



A CIVITAS PROSPERITY az Európai Unió Horizont 2020 kutatási és innovációs programja támogatásában részesült. A támogatási szerződés száma: No 690636.