



A kulturális és szabadidős tevékenységek jól illeszkednek az aktív közlekedési módokhoz, így hatékonyan fel tudják hívni az emberek figyelmét a többnyire a motorizált közlekedés által elfoglalt terek alternatív használati lehetőségeire. Ezért fontos elmozdulást tesznek lehetővé az étellel teli és emberközpontú városok felé, és támogatják a fenntartható városi mobilitási döntéseket.

Kategória: folyamat- / módszertani innováció

A probléma leírása

A várostervezés és a tervezési gyakorlatok terén lezajlott általános paradigmaváltás ellenére az önkormányzatok gyakran elutasítást tapasztalnak az egyszemélyes autóhasználat átmeneti vagy tartós korlátozását célzó intézkedésekkel szemben. Ennek oka a közterületek különböző használati lehetőségeivel, illetve a közlekedési alternatívákkal kapcsolatos ismeretek hiánya, ami információhiányos döntésekhez vezet; az emberek olyankor is a személygépkocsit veszik igénybe, amikor nem is az lenne a leggyorsabb, legolcsóbb vagy leginkább egészséges megoldás. Egyfajta ördögi kör figyelhető meg: minél többen használják a személygépkocsijukat, annál kevésbé lesz hatékony ez a közlekedési mód. A helyzet javítása érdekében a térségi és városi hatóságok általában a motorizált közlekedés infrastruktúráját igyekeznek fejleszteni, miközben az aktív közlekedési módokat (mint a gyaloglás vagy a kerékpározás) elhanyagolják és így ezek egyre inkább visszaszorulnak. Ennek következtében a személygépkocsin kívül egy-

re nehezebb lesz bármilyen más közlekedési módot igénybe venni.

A külvárosokban ma is vannak olyan ingatlanfejlesztések, amelyeket nem kapcsolnak be a közösségi közlekedés hálózatába, és ahol nem állnak rendelkezésre a gyalogos vagy kerékpáros közlekedés létesítményei, mint a kerékpársávok, de gyakran még járdák sem. Sőt, olyan esetek is előfordulnak még, amikor a történelmi városközpontokban a gépjárműforgalom javára korlátozzák a gyalogosok számára rendelkezésre álló területet, így az embereknek nincs módjuk gyalog vagy kerékpárral közlekedni, azért sem, mert ez túl veszélyesnek tűnik számukra. Sajátos módon ez kisebb vagy közepes méretű városokban is gyakran előfordul, ahol a távolságok eleve nem nagyok, és a csúcsidőben beálló forgalmi dugók és az egyirányú utcák miatt gépkocsival hosszabb lehet az út, mint bármely más módon.

Emellett az emberek néha annyira hozzászoktak a fennálló helyzethez, hogy el sem tudják képzelni, a parkoló vagy közlekedő autók által elfoglalt tereket milyen sokféle módon lehetne még használni.

Ezért amikor az önkormányzatok megpróbálják megváltoztatni ezt a status quót, erőteljes ellenállásba ütköznek. Az emberek elvárják valamit cserébe azért, hogy meg kell változtatniuk a szokásaikat. Rá kell ébreszteni őket a személygépkocsi-forgalom vagy -parkolás számára fenntartott terek alternatív használati lehetőségeire, illetve a döntéseik hatásaira.

¹ FAz emberközpontú terek és az aktív közlekedési módok előnyben részesítése irányába; lásd: <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

Hogyan működik?

Ahhoz, hogy korlátozni lehessen valamit, ami sokak számára „emberi jognak” minősül (ebben az esetben a személygépkocsi használatát és a városközpontban történő, alig korlátozott parkolást), és elkerüljük, hogy túlzott ellenállás alakuljon ki az intézkedés ellen, a legjobb megoldás, ha felkínálunk cserébe valami értékeset. A kulturális és szabadidős tevékenységek révén felhívhatjuk a figyelmet a jelenleg az autók által elfoglalt terek alternatív használati módjaira. Az ilyen tevékenységeket emellett értékes ösztönzőként is alkalmazhatjuk: például azok, akik a személygépkocsijuk helyett a közösségi közlekedést választják, gyalog, vagy kerékpárral közlekednek, ingyenes lehetőséget kaphatnak egyes szolgál-

tatások, például edzőtermek, uszodák, színház, mozi igénybevételére, vagy rendezvényeken, például különböző előadásokon, koncerteken, bemutatókon, vitákon, konferenciákon stb. való részvételre.

A hivatalos szervek megtehetik, és gyakran meg is teszik, hogy rövidebb vagy hosszabb időre tiltják a személygépkocsi-forgalmat egy adott területről vagy egy egész városból, és időszakosan új funkciót jelölnek ki a rendelkezésre álló közterület számára, ahogyan kedvezményeket is nyújthatnak az egyes szolgáltatások igénybevételére. Számos ilyen kezdeményezés létezik világszerte, melyek közül az egyik figyelemre méltó példa a „Domenica a passo” projekt Milánóban. Nem csak azért, mert jelentős terüle-



1. ábra: Street Delivery, Bukarest, 2017 (forrás: Vlad Eftenie)



2. ábra: Street Delivery, Bukarest – a program különböző rendezvényeiről készült képek



3. ábra: Street Delivery, 2017 – a Bukarestben és Jászvásárban (Iasi) megrendezett programok képei

tet fed le (az egész várost, és nem csak a városközpontot vagy egy kisebb, néhány utcát érintő területet), hanem mivel változatos sport- és szabadidős tevékenységeket kínál. Ráadásul az ösztönzők nem csupán a személygépkocsi-forgalom alól felszabadított tereken megvalósuló új használati módokra terjednek ki.

Arra is lehetőség van, hogy egy civil szervezet javasoljon ilyen intézkedést, lehetőség szerint más partnereket is bevonva, hogy teljesértékű alternatívát tudjanak felmutatni.

Az egyik jelentős ilyen kezdeményezés a Bukarestben elindított, majd más romániai városokban is meghonosított „Street Delivery” („Az utca átvétele”) nevű program. A Bukarest vonzerejének növelésére indított, összetett és részletesen kidolgozott stratégia egyik elemeként a „Street Delivery” program rendszeressé vált, és az elmúlt évek során fokozatosan fejlődött és növekedett.



4. ábra: Street Delivery, Bukarest, 2017 (forrás: bucurestiulmeudrag.ro)

Előnyök – és azok kedvezményezettjei

A lakosság: az emberek megismerik a rendelkezésükre álló különböző mobilitási formákat, valamint a közterületek eltérő felhasználási lehetőségeit is. Új hobbit találhatnak maguknak, és jobban megismerhetik a városukat. Ezek a kezdeményezések társadalmi szempontból is fontos lehetőséget jelentenek: kialakítják és megerősítik a közösséghez tartozás érzését, mivel olyan embereket kötnek össze, akik egyébként nem találkoznának, még ha szomszédjai is egymásnak – és ez a mentális egészségükre is jó hatással van. Hosszabb távon nem csak a légszennyezés csökkentésével gyakorolnak pozitív hatást a fizikai egészségre, hanem az aktív tevékenységek népszerűsítésével és a szokások megváltoztatásával is.

Közigazgatás: nagyobb elfogadottságot biztosít a fenntarthatóbb közlekedési módok népszerűsítése, valamint a mindenki számára elérhető mobilitás és a méltányosság érdekében tett erőfeszítések számára.

Kulturális és sportszervezetek: promóciós lehetőségekhez jutnak, profitálnak a pozitív kontextusból, új tagokat és résztvevőket toborozhatnak, és megerősíthetik a meglévő tagjaik elkötelezettségét.

Hátrányok, veszélyek

Függetlenül attól, hogy ki a fő szervezője, egy ilyen kezdeményezés szoros együttműködést kíván a közigazgatási szervek, a kulturális intézmények, a sportegyesületek és a civil szervezetek között. Emellett a kívánt hatás elérése érdekében a pozitív eredményeknek hosszabb

időtávon is érvényesülniük kell: egyetlen esemény önmagában nem tudja jelentősen megváltoztatni az emberek városi mobilitással kapcsolatos gondolkodását és viselkedését.

A legnagyobb kihívás a különböző érdekeltek bevonása és a közös munkához szükséges együttműködés kialakítása. Még ha a civil társadalom és a magánszektor erős pozíciókkal rendelkezik is, az ilyen kezdeményezések nem képzelhetők el a közigazgatási szervek együttműködése nélkül (mivel általában szükség van hozzájárulásokra, engedélyekre). Ha ez az együttműködés megvalósul, akkor is fenáll még annak a veszélye, hogy egy értékes, de egyszeri esemény marad, amelynek nincs folytatása vagy bármiféle következménye az emberek városi mobilitást érintő attitűdjeire és döntéseire.

Az érdekeltek elemzése – kik a támogatók és az ellenzők?

Az ilyen kezdeményezéseket jellemzően különböző hivatalos vagy informális civil szervezetek támogatják. Ellenállásra általában leginkább az üzlettulajdonosok részéről lehet számítani, illetve ritkábban a helyi önkormányzat részéről (mint nemrégben Bukarestben a Via Sport esetében), amikor nem vonják be őket a kezdeményezésbe a kezdetektől, vagy nem válnak a szervezés korai szakaszában az együttműködési folyamat részévé. Egyes lakosok pedig a jogaik korlátozásaként élhetik meg a kezdeményezést, ami ellenállást válthat ki belőlük.

Jogi keretek

Ezekhez a tevékenységekhez csak különböző helyi szintű hozzájárulásokra, engedélyekre van szükség, amelyek jellemzően a közigazgatási szervek támogatásától függenek. Ha az önkormányzat a kezdeményező fél, vagy ha a projekt korai szakaszától partnerként vesz részt a kezdeményezésben, a jelentős problémák jó eséllyel elkerülhetők. Emellett a változtatások és következképpen a szükséges engedélyek átmeneti jellege általában megkönnyíti az eljárások lebonyolítását.

A városok szakpolitikai lehetőségei

Ezt az innovációt könnyen alkalmazhatják olyan városok, amelyek élettelibb és egészségesebb városi környezet kialakításában érdekeltek, és törekszenek a motorizált közlekedés visszaszorítása és az aktív közlekedési módok elterjesztése. Ez egy élő és életszerű megközelítés, amely elősegítheti a mobilitási szokások megváltoztatását és a fenntarthatóbb életmód felé történő elmozdulást, de ugyancsak hozzájárulhat egy integrált megközelítés kialakulásához a városok tervezése és működtetése terén.

Önkormányzati feladatok

A városi mobilitásért és a kultúráért felelős önkormányzati szervek meghatározzák, vagy javaslatokat tesznek az ilyen események tartalmát illetően, a kommunikációért felelős részleg pedig azok promóciójában játszik központi szerepet. Az ilyen kezdeményezések sikeréhez elengedhetetlen a releváns információk hatékony közvetítése a nyilvánosság felé.

Jó és rossz gyakorlatok (rövid példákkal)

STREET DELIVERY – Bukarest, Románia

Rövid leírás: 2005-ben egy kulturális eseményt indítottak útnak azzal a céllal, hogy Bukarest központjában egy sétálóutca kerüljön kialakításra, amely összekötne több városi parkot, közterületet és kulturális létesítményt. 2007-ben a kezdeményezés felvette a „Street Delivery” nevet, és azóta évente megrendezett mobilitási eseménnyé nőtte ki magát, fokozatosan bővülő tartalommal és növekvő népszerűséggel. A kezdeményezést más romániai városokban is meghonosították, így Kolozsváron, Temesváron vagy Jászvásáron.

Fontos elemek:

- A jelenleg a motorizált közlekedés által használt közterületek alternatív használati módjának kipróbálása azzal a céllal, hogy felhívják az emberek figyelmét a rendelkezésükre álló mobilitási alternatívákra, illetve a helyi hatóságok számára bemutassák a gyalogos terek előnyeit.

- A kulturális és szabadidős események felhasználása a városközpontokban kialakítandó gyalogos terek elfogadottságának és megvalósításának elősegítésére, illetve a fenntartható mobilitás népszerűsítésére.

Kontextus – A probléma leírása és a kezdeményezéssel megcélzott igény:

Amikor 2004-2005-ben először körvonalazódott ez az elképzelés, Bukarest központjában alig volt gyalogosok vagy kerékpárosok számára fenntartott hely; az összes rendelkezésre álló városi közterületet (utcákat, tereket, járdákat és még a zöldterületeket is) közlekedő vagy parkoló autók foglalták el. A „Street Delivery” projekt célja az volt, hogy meggyőzze a helyi hatóságokat az aktív közlekedés számára igénybe vehető terek szükségességéről, illetve konkrétan egy sétálóutca kialakításának előnyeiről, amely összekötné a román főváros központjában található kulturális és szórakozási létesítményeket.

Részletes leírás:

A Román Építészkamara (OAR) és a Cărturești Alapítvány kezdeményezésére elindított „Street Delivery” projekt jelenleg a legnépszerűbb olyan intézkedés Romániában, amely a közterületek gyalogosforgalom számára való visszaszerzését célozza a tiszta városi mobilitás érdekében. A koncepció 2005-ben született, amikor „Pictor Arthur Verona utcai kulturális útvonal” név alatt hivatalosan bejelentették az elindítását, majd 2006-ban „A te utcád az én utcám” néven folytatódott. A kezdeményezés 2007-ben kapta a „Street Delivery” elnevezést, amikor egy elfogadott övezeti településrendezési terv (ZUP) megvalósításában kapott szerepet, amely az Episcopiei utca - Pictor Verona utca - Icoanei kertek által kijelölt területet érintette. A kulturális esemény megrendezésének az volt a célja, hogy felhívja az emberek figyelmét a rendelkezésükre álló közlekedési alternatívákra és a közterületek különböző felhasználási módjaira, illetve általában a gyalogos területek előnye-



ire. Az első évben az intézkedés csak az említett ZUP által intézményesített kulturális útvonal középpontjában elhelyezkedő Pictor Arthur Verona utcát érintette, melyet átmenetileg lezártak a gépjárműforgalom elől, és különböző, a fenntartható városi mobilitáshoz kapcsolódó rendezvények, szervezetek és kísérleti programok számára nyitották meg. Mivel a polgárok a kezdetektől nagyon kedvezően fogadták a kezdeményezést, a következő években a „Street Delivery” projekt egyre nagyobb területet fedett le, és egyre több és színesebb programmal egyre több résztvevőt ért el. 2010-ben egy állandó gyalogos terület került kialakításra a Verona kertek és az anglikán templom szomszédságában. Sajnálatos módon mindössze néhány hónappal a megnyitása után szabálytalanul parkoló autók kezdték elfoglalni a tér egy részét, ami fölött a hatóságok egy étterem közelsége miatt szemet hunytak. A tervezett gyalogos útvonal még 13 évvel a „Street Delivery” projekt elindítása után sem valósult meg teljes egészében. Ugyanakkor ezek a programok hozzájárultak a közgondolkodás megváltoztatásához, és növekvő számú követőre találtak, akik ezeknek a tapasztalatoknak a birtokában további fenntartható városi mobilitási kezdeményezéseket indítottak el.

A kezdeményezés már több váltást túlélt a politikai vezetésben, és továbbra is hatékony kommunikációs és ismeretterjesztő eszköznek bizonyul a városi élet felélénkítése és a fenntartható városi mobilitás elősegítése terén.

Az alábbi linkeken további részletek, képek, értékelések és statisztikák érhetők el a „Street Delivery” projektről és annak alakulásáról:

<https://street.delivery/>

<https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/>

<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>

<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>

DOMENICA A PASSO – Milánó, Olaszország

A „Domenica a passo” („Vasárnapi séta”) egy jól kitalált szemléletformáló kezdeményezés. 2011 novemberében indult útjára azzal a céllal, hogy megoldást nyújtson Milánó nagymértékű légszennyezettségére, mely a város speciális elhelyezkedéséből adódik a Pó-síkságon, ahol gyakran van szélcsend. Azóta rendszeresen megrendezik, egyre több partner közreműködésével, és így egyre jelentősebb társadalmi hatással.

A kezdeményezés elindítását az az ötlet motíválta, hogy az emberek kapjanak valamit cserébe a környezetvédelmi problémák miatt bevezetett, a személygépkocsik használatát érintő átmeneti korlátozásokért, valamint, hogy segítsen nekik új nézőpontból látni a helyzetet.

A kezdeményezés számos lehetőséget kínál a polgárok számára, például bemutatók, ingyenesen látogatható uszoda, kiállítások és különböző előadások formájában. Emellett gyors és kényelmes városi közlekedési alternatívákat is biztosítanak: 1,5 euróért napijegy váltható a tömegközlekedési eszközökre, és ingyenesen használhatók a BikeMi hálózat közbringái.

Össességében ez a rendszeresen megtartott esemény nem is annyira a légszennyezés közvetlen csökkentésére fókuszál, sokkal inkább arra igyekszik ráébreszteni az embereket, hogy milyen gyönyörű lehet a városuk autók nélkül, és hogy a közterületeknek milyen sokféle használata lehetséges.

Az intézkedést egy újonnan megválasztott polgármester vezette be, és eleinte kedvezőtlen volt a fogadtatása: sokan tiltakoztak vagy éltek panasszal ellene, például a metró dolgozóinak részleges sztrájkját is kiváltotta. Lassanként azonban egyre többen támogatták, és a lakosság, valamint a turisták körében is egyre népszerűbb lett.

VIA SPORT – Bukarest, Románia

A program során Bukarest egyik legkellemebb főutcáját zárták le a nyári hétvégéken a gépjármű- közlekedés elől, és az így felszaba-

duló teret átmenetileg sportrendezvények számára használták. A kezdeményezés jelentős társadalmi hatással járt, és nagyon jó fogadtatásra talált a lakosság körében. Noha kezdetben jól működött, a helyi politikai vezetésben történt változás után az új polgármester különösebb indok nélkül leállította a kezdeményezést.

ÉLŐ UTCÁK, 2012 - Gent, Belgium

Ez a kezdeményezés közterületek átmeneti átalakítását valósította meg, helyi lakosokból álló, különböző témákon dolgozó munkacsoportok segítségével; az önkormányzat csupán támogató szerepet játszott. A program segítségével az emberek ráébredhettek, hogy milyen sokféle célra alakíthatják át a közterületeket könnyen, erőforrások nélkül, vagy kisléptékű, gyors és olcsó beavatkozásokkal. Emellett a kezdeményezés jelentős szerepet játszott a közösségépítésben, az emberek között új kapcsolatok kialakításában és a meglévő kapcsolatok erősítésében.

Két utcát alakítottak át egy hónapra sétálóutcává; a gépjárműforgalmat piknikasztalok, hinták, dézsás növények és gyeppel váltották fel, így a környék élhetőbbé és vonzóbbá vált az emberek számára. Új mobilitási formákat (pl. elektromos és teherkerékpárokat) is ki lehetett próbálni.

Eredmények

- A legtöbben nagyon pozitívan reagáltak, a szkeptikus emberek véleménye pedig pozitív irányban változott.
- A társadalmi interakció javult.
- A gyerekek különösen lelkesedtek a kezdeményezés iránt.

LAKÓ-PIHENŐ ÖVEZETEK - FREIBURG

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





Nyitott kérdések

Szemléletváltásra van szükség ahhoz, hogy leküzdjünk néhány, a különböző tevékenységi formák közé mesterségesen húzott akadályt. A gyaloglást és a kerékpározást például a mai napig sokan csak szabadidős tevékenységnek tekintik, nem pedig „valódi” és praktikus közlekedési módnak. Amint ezzel a rossz beidegződéssel leszámolunk, az emberek megértik, hogy úgy is el lehet jutni A pontból B pontba, hogy közben szórakoznak, sportolnak, időt takarítanak meg, és általában jobban élvezik az életet.

Lehetséges jövőbeli fejlődési irányok

Amennyiben a kultúrát és a sportot a fenntartható városi mobilitás katalizátoraként használjuk, ez a gyakorlat akár a városi mobilitási intézkedések előkészítésének és bevezetésének bevett eszköztárába is beépülhet.

Hogyan és hová illeszthető be mindez a SUMP-ba?

Ez az innováció összekötő kapocsként szolgálhat a SUMP, valamint a kultúra fejlesztésével, a környezetvédelemmel vagy a közegészségüggyel összefüggő egyéb szakpolitikákkal vagy stratégiai tervekkel.

Szerző

Irina ROTARU

Cities on the Move (CiMo, Városok mozgásban)

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

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.