



Kulturne in rekreacijske dejavnosti, ki jih ljudje zlahka povežejo z aktivnimi potovalnimi načini, so zelo učinkovite pri ozaveščanju ljudi o možnostih drugačne uporabe površin, ki jih običajno zaseda motorizirani promet. Zato lahko pripomorejo k pomembnemu premiku v smeri razvoja živahnih in ljudem prijaznih mest ter spodbudijo ljudi k izbiri trajnostnih potovalnih načinov v mestih.

Kategorija: proces/metodološka inovacija

Opis problema

Kljub spremembi splošne paradigme¹, vidni v praksi urbanističnega načrtovanja in oblikovanja, se mesta pogosto spopadajo z nizko stopnjo sprejemanja začasnih ali trajnih ukrepov, namenjenih omejevanju enoosebne uporabe avtomobila. To je posledica slabe ozaveščenosti ljudi o različnih možnostih uporabe javnega prostora in drugih načinov prevoza ter pogosto vodi do tega, da se odločajo za uporabo osebne avtomobila, čeprav velikokrat to zanje ni najboljša rešitev niti z vidika časa ali denarja niti z vidika zdravja. Gre za nekakšen začarani krog: več ko ljudje uporabljajo osebne avtomobile, manj učinkovit je ta potovalni način. Da bi izboljšale razmere, regionalne in lokalne oblasti vlagajo v infrastrukturo, namenjeno motoriziranemu prometu, pri tem pa zanemarjajo aktivne potovalne načine (kot sta hoja in kolesarjenje), ki postajajo vse bolj zapostavljeni. Zato je čedalje težje potovati kako drugače kot z osebnim avtomobilom.

V predmestjih so še vedno sošeske, ki nimajo ustreznih povezav z javnim potniškim prometom in urejene infrastrukture za hojo ali kolesarjenje (npr. kolesarskih stez in pogosto tudi pločnikov). Še vedno so primer, ko so površine za pešce zmanjšane v prid motoriziranemu prometu celo v zgodovinskih predelih mest, zato so ljudje prikrajšani za hojo ali kolesarjenje, ki se jim zdita tudi preveč nevarna. Presenetljivo je, da so takšne razmere pogosto tudi v majhnih in srednje velikih mestih, kjer je večina razdalj precej kratkih in kjer lahko zaradi zastojev ob prometnih konicah ter enosmernih ulic potovanje z avtomobilom traja dlje kot s katerim koli drugim potovalnim načinom.

Poleg tega so včasih ljudje tako navajeni na obstoječe razmere, da niti ne pomislijo, da bi se lahko površine, ki jih zaseda mirujoči ali tekoči avtomobilski promet, uporabile tudi drugače.

Zato mestne občine, ko skušajo spremeniti dosedanje stanje, pogosto naletijo na močno nasprotovanje. Da bi ljudje spremenili svoje navade, pričakujejo, da bodo dobili nekaj v zameno. Začeti se morajo zavedati alternativnih načinov uporabe površin, ki so zdaj namenjene avtomobilskemu prometu ali parkiranju, pa tudi vpliva, ki jih imajo njihove izbire potovalnih načinov.

Kako deluje

Če želimo omejiti nekaj, kar ljudje pogosto dojemajo kot »človekovo pravico« (v tem primeru je to možnost potovanja z osebnim

¹ Dajanje prednosti prostorom za ljudi in aktivnim potovalnim načinom, glej: <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

avtomobilom in parkiranja v mestnem središču z le malo omejitvami), in se izogniti prevelikemu nasprotovanju, je najbolje, da jim v zameno ponudimo nekaj, kar jim nekaj pomeni. V tem smislu so kulturne in rekreacijske dejavnosti lahko najučinkovitejši način za prikaz alternativnih načinov uporabe javnih površin, ki jih trenutno zasedajo avtomobili. Lahko se uporabijo tudi kot spodbuda. Na primer, ljudem, ki namesto osebnih avtomobilov uporabljajo javni potniški promet oziroma hodijo ali kolesarijo, se lahko ponudi brezplačen dostop do različnih dejavnosti, kot so uporaba telovadnice ali plavalnega bazena, obisk gledališča, kina, različnih predstav, koncertov, predstavitev, razprav, konferenc ipd.

Javni organi se lahko odločijo za prepoved uporabe avtomobilov na določenem območju ali v vsem mestu (za daljše ali krajše obdobje), tako pridobljeni javni prostor pa namenijo novim začasnim uporabam ter ljudem ponudijo različne popuste. Takšne primere lahko najdemo po vsem svetu. Eden bolj izstopajočih je projekt »Domenica a passo« v Milanu (Italija), predvsem zaradi svoje obsežnosti v smislu površine (pokriva namreč vse mesto, ne le mestnega središča ali območja več ulic), pa tudi zaradi raznolikosti športnih in rekreacijskih dejavnosti, ki jih ponuja. Poleg tega spodbude niso omejene le na nove načine uporabe površin, ki se sprostijo.



Slika 1: @ Viad Eftenie, StreetDelivery Bukarešta 2017



Slika 2: StreetDelivery Bukarešta – fotografije različnih izvedb tega programa



Slika 3: StreetDelivery 2017 – fotografije dogodkov, organiziranih v Bukarešti in Iași
@Dreamstime.com, StreetDelivery Bukarešta 2017

Druga možnost je, da tak ukrep sproži nevladna organizacija ali civilno združenje in po možnosti k sodelovanju pritegne še druge partnerje, da skupaj zagotovijo celovito alternativno ponudbo.

Ena od ključnih tovrstnih pobud je projekt »Street Delivery«, ki se je začel v Bukarešti (Romunija) in nato razširil še v druga romunska mesta. Projekt, ki je bil zasnovan kot del kompleksne in izpopolnjene strategije, ka-

tere namen je bil narediti Bukarešto ljudem bolj prijazno, je prerasel v redno dejavnost, ki se je z leti postopoma razvijala in širila.

Koristi in kdo jih je deležen

Prebivalci: začenjajo se zavedati raznolikosti izbire, ki jo imajo na področju mobilnosti, pa tudi možnosti različnih načinov uporabe javnega prostora. Odkrijejo lahko nove hobije in se naučijo več o svojem mestu. Takšne pobude ustvarjajo pomembne socialne priložnosti. Razvijajo



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

in krepijo občutek za skupnost, saj povezujejo ljudi, ki se sicer ne bi srečevali, čeprav so sosledje – to koristi tudi duševnemu zdravju. Dolgoročno koristijo tudi telesnemu zdravju, ne le z zmanjševanjem onesnaževanja zraka, ampak tudi s spodbujanjem telesne dejavnosti in spreminjanjem vedenjskih navad.

Javna uprava: ima koristi zaradi večje sprejemljivosti in celo podpore za spodbujanje bolj trajnostnih potovalnih načinov, vključujoče mobilnosti in pravičnosti.

Kulturna in športna društva: so bolj promovirana, koristijo jim pozitivne asociacije, pritegnejo lahko tudi nove člane in povečajo lojalnost članov.

Slabosti in nevarnosti

Ne glede na to, kdo je njihov glavni organizator, takšne pobude zahtevajo obsežno sodelovanje med javnimi organi, kulturnimi in/ali športnimi ustanovami, nevladnimi organizacijami in drugimi skupinami civilne družbe. Poleg tega jih treba, da bi lahko imele pomembne učinke, porazdeliti skozi daljše časovno obdobje. En sam izoliran dogodek ni dovolj, da bi bistveno spremenil vedenje ljudi in njihovo razumevanje mestne mobilnosti.

Glavni izziv je, kako mobilizirati toliko različnih deležnikov in jih pripraviti k sodelovanju. Četudi sta civilna družba in zasebni sektor zelo močna, takšnih akcij ni mogoče izpeljati brez sodelovanja javnih organov (ker so potrebna posebna dovoljenja). Ko je to doseženo, pa obstaja ne-

varnost, da bodo takšne pobude ostale sicer pomembne, vendar izoliran dogodek, brez kontinuitete ali učinkov na odnos in odločitve ljudi v zvezi z mobilnostjo v mestih.

Analiza deležnikov – kdo so gonilci in kdo nasprotniki

Takšne pobude običajno podpirajo nevladne organizacije in različne organizacije civilne družbe (formalne ali neformalne). Glavni nasprotniki so običajno trgovci in redkeje lokalne oblasti (kot v nedavnem primeru projekta Via Sport v Bukarešti), zlasti če v pobudo niso vključeni od začetka ali ne sodelujejo kot partner v zgodnji fazi njene organizacije. Tudi nekateri prebivalci lahko nasprotujejo tovrstnim pobudam, saj v njih vidijo kratenje svojih pravic.

Pravni okvir

Za te dejavnosti so potrebna le različna dovoljenja na lokalni ravni, običajno odvisna od podpore javne uprave. Če je slednja predlagateljica takšne pobude ali pa je vanjo vključena kot partnerica že v zgodnji fazi projekta, je manj verjetno, da bi prišlo do večjih težav. Poleg tega so pravni postopki in pridobivanje dovoljenj lažji tudi zaradi začasne narave takšnih sprememb.

Možne mestne politike

To inovacijo zlahka uvedejo mesta, ki želijo postati bolj živahna in zdrava za življenje, zmanjšati motorizirani promet in dati prednost aktivnim potovalnim načinom. Gre za dinamičen in življenjski pristop, ki lahko olajša spremembo kulture mobilnosti in prehod k bolj trajnostnemu načinu življenja, pa tudi razvoj celostnega pogleda ter pristopa k oblikovanju in upravljanju mesta.

Odgovornosti mestne uprave

Oddelki mestne uprave, odgovorni za mobilnost in kulturo, določajo (ali svetujejo) vsebino takšnih dogodkov, služba za komuniciranje pa ima bistveno vlogo pri njihovi promociji. Ključno za uspeh tovrstnih pobud je učinkovito posredovanje ustreznih informacij javnosti.

Primeri dobrih/slabilh praks

STREET DELIVERY – Bukarešta, Romunija

Kratek opis: Leta 2005 so organizirali kulturni dogodek, s katerim so želeli podpreti ureditev peš poti v osrednjem delu Bukarešte, ki bi povezovala mestne parke, javne prostore in kulturne objekte. Od leta 2007, ko so ga preimenovali v »Street Delivery«, je prerasel v vsakoletni dogodek mobilnosti, katerega vsebina in obiskavnost sta se postopoma širili, organizirati pa so ga začeli tudi v drugih romunskih mestih (Cluj, Timișoara, Iași).

Elementi, ki so jih zanimali:

- preskušanje alternativnih načinov uporabe mestnega prostora, ki je trenutno namenjen motoriziranemu prometu, da bi ozavestili ljudi o različnih alternativnih oblikah mobilnosti, ki so jim na voljo, in lokalne oblasti o prednostih površin za pešce;
- uporaba kulturnih in rekreativnih prireditev kot načina za lažje sprejemanje in ustvarjanje površin za pešce v mestnih središčih ter za spodbujanje trajnostne mobilnosti.

Kontekst – Opis problema/potreba, ki jo obravnava:

V letih 2004 in 2005, ko se je prvič porodila ideja o tem dogodku, v mestnem središču Bukarešte tako rekoč ni bilo površin za pešce ali kolesarje, vse razpoložljive mestne javne površine (ulice, trgi, pločniki in celo zelene površine) je zasedal (tekoči ali mirujoči) avtomobilski promet. Namen projekta »Street Delivery« je bil prepričati lokalne oblasti o potrebi po površinah za aktivne potovalne načine, zlasti pa po pešpoti, ki bi povezovala glavne kulturne objekte in prostore za razvedrilo v strogem središču romunske prestolnice.

Podrobna predstavitev:

Projekt »Street Delivery«, ki je nastal na pobudo združenja romunskih arhitektov Order of Architects v sodelovanju s Fundacijo Cărturești in

je namenjen povrnitvi javnih površin pešcem, je trenutno najbolj priljubljen ukrep za čistejšo mobilnost v romunskih mestih. Njegova zasnova sega v leto 2005, ko je bil uradno predstavljen kot »Kulturna pot Ulica Pictor Arthur Verona«, leta 2006 pa se je nadaljeval z imenom »Tvoja ulica je moja ulica«. Leta 2007 se je preimenoval v »Street Delivery«. Za njegovo lažje izvajanje je bil sprejet tudi območni prostorski načrt (OPN) za območje ulic Episcopiei-Pictor Verona-Grădina Icoanei. Kulturni dogodek je bil zasnovan z namenom, da ljudem predstavijo možnosti mobilnosti, ki so jim na voljo, in jih seznanijo z možnimi načini uporabe javnih površin ter potencialom površin za pešce na splošno. V prvem letu je bila začasno zaprta za motorizirani promet samo ulica Pictor Arthur Verona (v osrčju kulturne poti, predvidene v omenjenem OPN). Zasedla so jo različna združenja, ki so organizirala različne dejavnosti in eksperimente, povezane s trajnostno mobilnostjo v mestih. Ker je bil projekt »Street Delivery« že od začetka zelo dobro sprejet pri prebivalcih, je v naslednjih letih zajel

vse širše območje ter vključeval vse številčnejše in bolj raznolike dejavnosti in udeležence. Leta 2010 je bil trg v bližini parka ob ulici Pictor Arthur Verona in anglikanske cerkve spremenjen v stalno območje za pešce. Žal so ga nekaj mesecev kasneje začeli delno zasedati nezakonito parkirani avtomobili, ki so jih mestne oblasti tolerirale zaradi bližnje restavracije. Niti 13 let po uvedbi projekta »Street Delivery« načrtovana pot za pešce ni v celoti uresničena. Kljub temu so imeli tovrstni dogodki pomembno vlogo pri spremenjanju miselnosti ljudi, saj so imeli vse več privržencev, ki so se iz njih učili in razvijali nadaljnje ukrepe za trajnostno mobilnost v mestih.

Projekt je preživel menjave politične oblasti in je še vedno pomemben instrument komunikacije in izobraževanja ljudi v prizadevanjih za živahna mesta in trajnostno mobilnost v njih.

Več podrobnosti, slik, ocen in statističnih podatkov o projektu »Street Delivery« in njegovem razvoju lahko najdete na spletnih straneh:



<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 – Milano, Italija

»Domenica a passo« (v prevodu »Nedeljska hoja«) je odlično zasnovana pobuda za ozaveščanje ljudi. Izvajati se je začela novembra 2011 z namenom reševanja problematike velike onesnaženosti zraka, posledice specifične lege Milana v Padski nižini, kjer je ozračje pogosto zelo stabilno. Od tedaj se je redno izvajala in privabljala vse številčnejše partnerje, kar je pomembno prispevalo k povečanju njenega vpliva.

Glavna zamisel, ki je vodila razvoj te pobude, je bila ponuditi ljudem nekaj v zameno za začasno omejitev (omejitev uporabe avtomobilov) zaradi okoljskih skrbi in jim hkrati pomagati videti razmere z drugačnega zornega kota.

Javnost lahko v tem času izkoristi številne ugodnosti, kot so brezplačni obiski predstav, razstav in bazenov ter drugih prireditev. Poleg tega so ji na voljo priročne alternativne možnosti hitrega in udobnega potovanja po mestu: dnevna vozovnica za 1,5 evra in brezplačen najem javnih koles iz mreže BikeMi.

Na splošno gre pri tem periodičnem dogodku bolj kot za dejansko zmanjševanje onesnaževanja za to, da bi ljudje odkrili, kako lepo je lahko njihovo mesto brez avtomobilov in na koliko različnih načinov se lahko uporabljajo javne površine.

Ta pobuda, ki jo je sprožil na novo izvoljeni župan, je bila sprva slabo sprejeta in je izzvala številne proteste in pritožbe, z delno stavko pa so jo bojkotirali tudi uslužbenci podzemne železnice. Vendar je sčasoma imela vse več podpornikov in postala čedalje bolj priljubljena pri prebivalcih in tudi turistih.

VIA SPORT – Bukarešta, Romunija

Pri tej pobudi je šlo za zaprtje ene najprijetnejših glavnih ulic v Bukarešti za motorizirani promet ob koncih tedna v poletnem času, prostor, ki se je sprostil, pa je bil namenjen športnim dejavnostim. Imela je pomemben družbeni vpliv in prebivalci so jo dobro sprejeli. Sprva je delovala dokaj dobro, dokler ni prišlo do menjave lokalne politične oblasti in jo je novi župan odpravil brez očitnega razloga.

GENT 2012 «LIVING STREETS»

Pri tej pobudi je šlo za preoblikovanje javnih površin. Sprožili so jo lokalni stanovalci, organizirani v manjše skupine, ki so se ukvarjale z različnimi temami, mestna uprava pa je bila pri tem le povezovalka. Namen pobude je bil ozavestiti ljudi o tem, da je javne površine mogoče zlahka nameniti različni uporabi brez stroškov oziroma z minimalnimi, hitrimi in poceni posegi. Poleg tega so imele dejavnosti v okviru te pobude pomembno vlogo pri razvoju skupnosti ter navezovanju novih in kreptvi obstoječih stikov med ljudmi.

Dve ulici sta bili mesec dni namenjeni pešcem, avtomobile pa so zamenjale mize za piknik, gugalnice, premična drevesa in trate, zato je postala soseska bolj živahna in privlačna za ljudi. Preizkusili so tudi nove oblike mobilnosti (npr. e-kolesa in tovorna kolesa).

Rezultati

- Večina ljudi se je odzvala zelo pozitivno in tudi skeptiki so postali bolj pozitivni.
- Izboljšala se je družbena interakcija.
- Nad pobudo so bili zelo navdušeni zlasti otroci.

HOME ZONES FREIBURG

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

Odprta vprašanja

Da bi se odpravile nekatere navidezne meje med različnimi dejavnostmi, je potreben premik v miselnosti. Na primer, veliko ljudi kolesarjenje in hojo še vedno razume le kot prostočasne aktivnosti in ne kot »resničen« praktičen potovalni način. Ko se ta predsodek odpravi in ljudje razumejo, da lahko pridejo od točke A do točke B, pri tem pa se zabavajo in so hkrati tudi športno aktivni, lahko prihranijo čas in na splošno bolj uživajo v življenju.

Možen prihodnji razvoj

Uporaba kulturnih in športnih dejavnosti kot katalizatorjev trajnostne mobilnosti v mestih se lahko razvije v običajen standardni instrument za pripravo in izvajanje sprememb mobilnosti v mestih.

Kam in kako se umešča v celostno prometno strategijo (CPS)

Ta inovacija ima lahko vlogo elementa, ki povezuje CPS z drugimi politikami in/ali strateškimi načrti, povezanimi s kulturnim razvojem, varstvom okolja ali javnim zdravjem.

Szerző

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

PRAVNO OBVESTILO: Avtorica je v celoti odgovorna za vsebino te predstavitve, ki ne izraža nujno mnenja Evropske unije. Evropska komisija ni odgovorna za uporabo informacij iz te publikacije. Vse slike v njej so zagotovili partnerji (razen če je drugače navedeno) in so objavljene z njihovim dovoljenjem.



Projekt CIVITAS PROSPERITY je prejel finančna sredstva iz programa Evropske unije za raziskave in inovacije Horizon 2020 po sporazumu o nepovratnih sredstvih št. 690636.



