



Łatwo kojarzona z aktywnymi formami przemierzania się, działalność kulturalna i rekreacyjna stanowi bardzo skuteczny środek w uświadamianiu ludziom alternatywnych sposobów wykorzystania i potencjału przestrzeni zwykle zajmowanej przez ruch samochodowy. Dlatego też środki te mogą umożliwić istotną zmianę w kierunku tętniących życiem miast przyjaznych ludziom i wspierać wybór zrównoważonej mobilności w miastach.

Kategoria: innowacje procesowe / metodologiczne

Opis problemu

IPomimo ogólnej zmiany paradygmatu obserwowanej w praktyce planowania i projektowania urbanistycznego, miasta często spotykają się z niskim poziomem akceptacji tymczasowych lub stałych działań stosowanych w celu ograniczenia korzystania z samochodu osobowego. Sytuacja ta wynika z ograniczonej świadomości co do różnorodności zastosowań przestrzeni publicznej, a także innych możliwości transportu, co często prowadzi do podejmowania decyzji o korzystaniu z prywatnych samochodów. Ma to miejsce nawet jeśli w wielu przypadkach nie jest to najlepsze rozwiązanie pod względem oszczędności czasu, pieniędzy lub zdrowia. Można zaobserwować rodzaj błędnego koła: im więcej osób korzysta z prywatnych samochodów, tym mniej wydajny jest ten rodzaj transportu. W celu poprawy sytuacji władze regionalne i lokalne inwestują w infrastrukturę dla ruchu samochodowego, podczas gdy aktywne formy transportu (takie jak ruch pieszy i rowerowy) są ignorowane i ograniczane. W efekcie coraz trudniej jest podróżować innymi środkami transportu niż prywatnym samochodem.

Na przedmieściach nadal istnieją projekty deweloperskie, które nie są powiązane z siecią transportu publicznego i które nie są przystosowane do poruszania się pieszo lub rowerem (np. brak jest ścieżek rowerowych, a często nawet chodników). Ponadto, nadal istnieją przypadki gdzie przestrzeń dla pieszych jest ograniczana na korzyść ruchu samochodowego, nawet w historycznych częściach miast i w rezultacie ludzie są pozbawieni możliwości poruszania się pieszo lub na rowerze. Środki te są też postrzegane jako zbyt niebezpieczne. Paradoksalnie, sytuacja ta jest często spotykana w małych i średnich miastach, gdzie większość odległości jest dość krótka i gdzie, ze względu na ruch w godzinach szczytu i ulice jednokierunkowe, podróż samochodem może trwać dłużej niż w jakikolwiek inny sposób. Ponadto, w niektórych przypadkach ludzie są tak przyzwyczajeni do obecnej sytuacji, że nawet nie wyobrażają sobie, że miejsca zajmowane przez zaparkowane lub poruszające się samochody mogą być wykorzystane na wiele innych sposobów. Dlatego też, gdy gminy próbują zmienić ten stan rzeczy, stają w obliczu silnego sprzeciwu. W celu zmiany swoich przyzwyczajeń, ludzie oczekują czegoś w zamian. Muszą uświadomić sobie alternatywne sposoby wykorzystania przestrzeni przeznaczonych dla ruchu samochodowego lub parkowania, jak również wpływ ich własnych wyborów.

Jak to działa

W celu ograniczenia czegoś, co jest często postrzegane jako „prawa człowieka“ (w tym przypadku możliwość podróżowania prywatnym samochodem i parkowania w centrum miasta z niewielkimi ograniczeniami) i uniknięcia zbyt silnego sprzeciwu, najlepszą opcją jest zaoferowanie czegoś sensownego w zamian. W tym

¹ Faworyzowanie miejsc dla ludzi i aktywnych sposobów podróżowania, patrz: <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

kontekście działalność kulturalna i rekreacyjna może okazać się najbardziej skuteczna w podkreślaniu alternatywnych sposobów wykorzystania przestrzeni publicznej, zajmowanej obecnie przez samochody. Może ona też stanowić cenną zachętę. Na przykład osoby, które korzystają z transportu publicznego zamiast samochodów prywatnych lub poruszają się pieszo lub rowerem, mogą uzyskać bezpłatny dostęp do różnych zajęć, takich jak siłownie, baseny, teatry, kino, różne przedstawienia, koncerty, prezentacje, debaty, konferencje, itp. Władze publiczne mogą i podejmują decyzje o zakazie ruchu samochodów w określonym obszarze lub w całym mieście (na dłuższy lub krótszy okres czasu) i przypisują nowe czasowe wykorzystanie dostępnej przestrzeni publicznej, jak również oferują zniżki dla mieszkańców. Przykłady takie można zidentyfikować na całym świecie.

Godnym uwagi jest „Domenica a passo” w Mediolanie (Włochy) ze względu na swój rozszerzony zasięg obszarowy (obejmuje całe miasto, a nie tylko centrum miasta lub ograniczony obszar obejmujący tylko kilka ulic), ale też ze względu na różnorodność zajęć sportowych i rekreacyjnych proponowanych dla różnych kategorii. Ponadto zachęty nie ograniczają się jedynie do nowych zastosowań przestrzeni, które zostały uwolnione. Alternatywnie, organizacja pozarządowa lub stowarzyszenie obywatelskie może zainicjować takie działanie i być może również przyciągnąć innych partnerów, by przyczynić się do stworzenia kompletnej alternatywnej oferty. Jedną z przełomowych inicjatyw tego typu jest zainicjowany w Bukareszcie (Rumunia) program “Street delivery”, a następnie powielany w innych rumuńskich miastach. Częścią złożonej i dopracowanej strategii mającej na celu uczynienie Bukaresztu bardziej przyjaznym dla ludzi, “Street Delivery” przekształcił się w regularną działalność, stopniowo rozwijaną i rozszerzaną na przestrzeni lat.



Zdjęcie 1 @Vlad Eftenie, StreetDelivery Bukareszt 2017



Zdjęcie 2. StreetDelivery Bukareszt - zdjęcia z różnych edycji wydarzenia



Zdjęcie 3. StreetDelivery 2017 - zdjęcia z imprez organizowanych w Bukareszcie i Jassy.



Zdjęcie 4. @bucurestiulmeudrag.ro StreetDelivery Bukareszt 2017

Korzyści - i dla kogo są

Mieszkańcy: uświadamiają sobie różnorodność wyborów, które mają w zakresie mobilności, ale także możliwe opcje dotyczące wykorzystania przestrzeni publicznej. Mogą odkrywać nowe hobby i dowiedzieć się więcej o swoich miastach. Inicjatywy te generują ważne możliwości społeczne. Budują i wzmacniają poczucie wspólnoty poprzez łączenie ludzi, którzy w przeciwnym razie nie spotkaliby się nawzajem, nawet jeśli są sąsiadami - a ma to również korzystny wpływ na zdrowie psychiczne. W dłuższej perspektywie przynoszą one również korzyści dla zdrowia fizycznego nie tylko poprzez zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, ale również poprzez zachęcanie do aktywności fizycznej i wspieranie zmiany zachowań.

Administracja publiczna: korzysta z większej akceptacji, a nawet wsparcia w promowaniu bardziej zrównoważonych środków transportu, mobilności sprzyjającej sprawiedliwości i przeciwdziałającej wykluczeniu społecznemu.

Spółeczeństwa kulturalne i sportowe: są lepiej promowane, korzystają z pozytywnych powiązań i mogą przyciągnąć nowych klientów oraz zwiększyć lojalność swoich obecnych klientów.

Wady, zagrożenia

Niezależnie od tego, kto jest głównym organizatorem, tego rodzaju inicjatywa wymaga szerokiej współpracy między władzami publicznymi, instytucjami kulturalnymi i/lub sportowymi, organizacjami pozarządowymi i innymi cywilnymi grupami społecznymi. Co więcej, by mieć znaczące skutki, korzyści muszą być rozłożone w

dłuższym okresie czasu. Jedno pojedyncze wydarzenie nie wystarczy, by spowodować znaczącą zmianę w zrozumieniu i zachowaniu ludzi w odniesieniu do mobilności w mieście.

Główna trudność polega na zmobilizowaniu i skłonieniu tak wielu różnych zainteresowanych stron do współpracy. Nawet jeśli społeczeństwo obywatelskie i sektor prywatny są bardzo silne, tego rodzaju działań nie można podjąć bez współpracy władz publicznych (ponieważ konieczne są specjalne zezwolenia). Jednakże po osiągnięciu tego celu istnieje ryzyko, że działania pozostanie na poziomie wartościowego, lecz odizolowanego zdarzenia, bez ciągłości lub konsekwencji w zakresie postaw i wyborów w zakresie mobilności w mieście.

Analiza interesariuszy – kto jest sprzymierzeńcem, a kto przeciwnikiem

Tego rodzaju inicjatywy są zazwyczaj wspierane przez organizacje pozarządowe i różne organizacje społeczeństwa obywatelskiego (formalne lub nieformalne). Głównymi przeciwnikami są zazwyczaj właściciele sklepów i rzadziej, władze lokalne (jak w niedawnym przykładzie Via Sport w Bukareszcie), jeśli nie są one zaangażowane od momentu rozpoczęcia inicjatywy lub nie są włączone jako partner od wczesnej fazy procesu organizacyjnego. Niektórzy mieszkańcy mogą również sprzeciwiać się tego typu inicjatywie, widząc w tym ograniczenie swoich praw.

Uwarunkowania prawne

Działania te wymagają jedynie różnych decyzji na szczeblu lokalnym, zazwyczaj uzależnionych od wsparcia administracji publicznej. Jeśli ta ostatnia jest pomysłodawcą inicjatywy lub jest dokooptowana jako partner od wczesnych etapów projektu, istnieje mniejsze prawdopodobieństwo, że pojawią się poważne problemy. Co więcej, tymczasowy charakter zmian i w związku z tym wymagane pozwolenia, sprzyjają stosowaniu uproszczonych procedur prawnych.

Opcje polityczne dla miast

Innowacja ta może zostać łatwo przyjęta przez miasta, które chcą stać się bardziej ożywione i zdrowe, zmniejszyć ruch samochodowy i sprzyjać aktywnym formom transportu. Jest to podejście żywe i realne, które może ułatwić zmianę zachowań związanych z mobilnością i przejście na bardziej zrównoważone warunki życia, ale także rozwój zintegrowanej perspektywy i podejścia przy projektowaniu i zarządzaniu miastem.

Odpowiedzialność administracji miejskiej

Departamenty mobilności miejskiej i kultury określają (lub doradzają) treść takich wydarzeń, podczas gdy wydział komunikacji odgrywa zasadniczą rolę w ich promocji. Skuteczne rozpowszechnianie istotnych informacji dla społeczeństwa ma zasadnicze znaczenie dla powodzenia tego rodzaju inicjatyw.

Dobre/złe praktyki (krótkie przykłady)

STREET DELIVERY – Bukareszt, Rumunia

Krótki opis: W 2005 r. zainicjowano imprezę kulturalną w celu wsparcia utworzenia trasy pieszej w centralnej części Bukaresztu, łączącej szereg parków miejskich, przestrzeni publicznych i obiektów kulturalnych. Od 2007 r. Inicjatywa przyjęła nazwę “Street Delivery” i stała się corocznym wydarzeniem mobilnościowym, stopniowo wzbogacającym pod względem treści i frekwencji, a także powielanym w innych rumuńskich miastach (Kluż, Timiszoara, Jassy).

Interesujące elementy:

- Testowanie alternatywnego wykorzystania przestrzeni miejskiej przeznaczonej obecnie dla ruchu samochodowego w celu podniesienia świadomości ludzi na temat różnorodności alternatywnych rozwiązań w zakresie mobilności, jakie mają, oraz na temat korzyści płynących z przestrzeni dla pieszych wśród władz lokalnych.

- Wykorzystanie wydarzeń kulturalnych i rekreacyjnych jako narzędzia ułatwiającego akceptację i wdrażanie przestrzeni dla pieszych w centrach miast oraz zachęcającego do zrównoważonej mobilności.

Kontekst - Opis problemu / potrzeby na jakie odpowiada:

W latach 2004-2005, kiedy po raz pierwszy opracowano ideę tego wydarzenia, centrum Bukaresztu nie oferowało prawie żadnego miejsca dla pieszych i rowerzystów, a wszystkie dostępne przestrzenie miejskie (ulice, place, chodniki, a nawet przestrzenie zielone) przejmowane były przez (poruszające się lub parkujące) samochody.

„Street Delivery” miała przekonać władze lokalne o konieczności stworzenia przestrzeni do aktywnego podróżowania, a konkretnie trasy pieszej łączącej główne obiekty kulturalno-rozrywkowe w samym centrum rumuńskiej stolicy.

Szczegółowa prezentacja:

Zainicjowany przez Związek Architektów w Rumunii wraz z Fundacją Cărturești, „Street Delivery” stanowi obecnie najbardziej popularny środek mający na celu odzyskanie przestrzeni dla pieszych dla czystej mobilności miejskiej w Rumunii. Koncepcja pochodzi z 2005 roku, kiedy to została oficjalnie uruchomiona jako „Trasa Kulturowa Pictor Arthur Verona Street”, która kontynuowana była w 2006 roku pod tytułem „Twoja ulica jest moją ulicą”. W 2007 roku zmieniono jej nazwę na „Street Delivery”. Towarzyszył jej zatwierdzony Strefowy Plan Miejski (ZUP) dla obszaru Episcopiei - Pictor Verona – Ogrody Icoanei, w celu ułatwienia jego realizacji. Została stworzona impreza kulturalna, by pomóc ludziom zrozumieć różnorodność możliwości poruszania się i uświadomić wiele możliwości wykorzystania przestrzeni publicznych oraz potencjał przestrzeni dla pieszych w ogóle. W ciągu pierwszego roku, tylko Ulica Pictor Arthur Verona (w centrum kulturowego szlaku ustanowionego przez wspomniany wcześniej ZUP) była tymczasowo zamknięta dla ruchu samochodowego i zajmowana przez różne działania, stowarzy-

szenia i eksperymenty związane ze zrównoważoną mobilnością miejską. Bardzo dobrze przyjęta przez obywateli od samego początku, w kolejnych latach „Street Delivery” obejmowała coraz większy obszar, w tym coraz bardziej różnorodne działania i uczestników.

W 2010 roku powstał jeden stały plac dla pieszych, przylegający do Ogrodów Verona i Kościoła anglikańskiego. Niestety, zaledwie kilka miesięcy po jego inauguracji, zaczął być częściowo zajmowany przez nielegalnie parkujące samochody, tolerowane przez władze z powodu obecności pobliskich restauracji. Pełna trasa dla pieszych nie została całkowicie zrealizowana, nawet po 13 latach od uruchomienia „Street Delivery”. Jednak ten szeroki zakres wydarzeń odegrał ważną rolę w zmianie mentalności ludzi, przyciągając coraz więcej naśladowców, którzy, ucząc się na tym przykładzie, rozwinęli dalsze działania na rzecz zrównoważonej mobilności w mieście.

Inicjatywa przetrwała zmiany władzy politycznej i nadal odgrywa rolę silnego narzędzia komunikacji i edukacji ludzi dla ożywionych miast i zrównoważonej mobilności miejskiej.

Więcej szczegółów, zdjęć, opinii i statystyk dotyczących „Street Delivery” i jej ewolucji, można znaleźć na stronie internetowej:

<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 – Mediolan, Włochy

„Domenica a passo” (w tłumaczeniu, „Pięsza Niedziela”) to pięknie pomyślana inicjatywa uświadamiająca. Inicjatywa ta została uruchomiona w listopadzie 2011 r. w celu rozwiązania problemu wysokiego poziomu zanieczyszczenia powietrza wynikającego z lokalizacji Mediolanu w Pianura Padana, gdzie często występują bardzo stabilne masy powietrza. Od tego

czasu jest okazjonalnie organizowana, zawsze przyciągając coraz większą liczbę partnerów, co przyczynia się do wzmocnienia jej oddziaływania. Główną ideą przyświecającą rozwojowi tej inicjatywy było zaoferowanie czegoś w zamian za czasowe restrykcje (ograniczenie możliwości użytkowania samochodu) narzucane przez troskę o środowisko naturalne, przy okazji pomagając ludziom spojrzeć na sytuację z innej perspektywy. Wiele możliwości, takich jak pokazy, bezpłatny wstęp na baseny, wystawy i różne przedstawienia, jest udostępnianych publicznie. Ponadto, zapewnione są bardzo wygodne alternatywy dla szybkiego i wygodnego podróżowania po mieście: bilet jednodniowy kosztujący 1,5 euro i bezpłatne korzystanie z rowerów publicz-

nych wypożyczanych w sieci BikeMi. Ogólnie rzecz biorąc, to okresowe wydarzenie ma mniej wspólnego z faktycznym zmniejszeniem zanieczyszczenia powietrza, a raczej z uświadomieniem ludziom, jak piękne może być ich miasto bez samochodów i jak wiele różnych zastosowań może mieć przestrzeń publiczna. Było to działanie wprowadzone przez nowo wybranego burmistrza i początkowo zostało bardzo źle przyjęte, przy dużej ilości protestów i skarg, bojkotowane przez częściowe strajki pracowników metra.

Jednak stopniowo zyskiwało zwolenników i stawało się coraz bardziej popularne zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów.





VIA SPORT – Bukareszt, Rumunia

Inicjatywa ta polega na zamknięciu jednej z najprzyjemniejszych głównych dróg w Bukareszcie dla ruchu samochodowego w weekendy letnie i tymczasowe wykorzystanie wolnej przestrzeni do uprawiania sportu. Miała ona istotny wpływ społeczny i została bardzo dobrze przyjęta przez mieszkańców. Początkowo działała całkiem dobrze, aż do momentu, gdy zmieniła się lokalna władza polityczna i nowy burmistrz bez wyraźnego powodu wstrzymał inicjatywę.

„ŻYJĄCE ULICE” w GANDAWIE 2012

Inicjatywa ta polegała na tymczasowym przeprojektowaniu przestrzeni publicznych, które zostało podjęte przez mieszkańców, zorganizowanych w małe grupy pracujące nad różnymi tematami. Administracja miejska pełniła jedynie rolę pośrednika. To działanie pomogło ludziom zrozumieć różnorodność zastosowań, które mogą łatwo przypisać do przestrzeni publicznej, bez konieczności korzystania z jakichkolwiek zasobów, lub przez zastosowanie interwencji o minimalnej skali, szybkich i tanich. Ponadto, działania te odegrały istotną rolę w budowaniu społeczności, tworząc nowe powiązania między ludźmi i wzmacniając istniejące.

Dwie ulice zostały uwolnione tylko dla ruchu pieszo na miesiąc, a ruch samochodowy zastąpiono stołami piknikowymi, huśtawkami, ruchoмыми drzewami, trawą, co sprawiło, że okolica stała się bardziej przyjazna dla życia i atrakcyjna dla ludzi. Wypróbowano również nowe formy mobilności (takie jak rowery elektryczne i transportowe).

Wyniki

- Większość ludzi była bardzo pozytywnie nastawiona, a ci sceptyczni stali się bardziej pozytywni
- Poprawiła się interakcja społeczna
- Inicjatywę tę pokochały w szczególności dzieci

STREFY DOMOWE FREIBURG

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

Pytania otwarte

Potrzebna jest zmiana mentalności w celu wyeliminowania pewnych sztucznych ograniczeń między różnymi rodzajami aktywności. Na przykład, jazda na rowerze i poruszanie się pieszo są nadal rozumiane przez wiele osób tylko jako zajęcia rekreacyjne, a nie jako „prawdziwe” praktyczne środki transportu. Kiedy ten z góry założony pomysł zostanie wyeliminowany ludzie zrozumieją, że mogą dostać się z punktu A do punktu B, jednocześnie dobrze się bawiąc, uprawiając sport, oszczędzając czas i ogólnie ciesząc się życiem w większym stopniu.

Możliwy rozwój w przyszłości

Wykorzystanie kultury i sportu jako katalizatorów zrównoważonej mobilności w mieście, może potencjalnie stać się normalnym standardowym instrumentem przygotowania i realizacji zmian w mobilności miejskiej.

Jak i gdzie te strategie pasują do SUMP?

Ta innowacja może odgrywać rolę elementu łączącego SUMP z innymi politykami i/lub planami strategicznymi związanymi z rozwojem kultury, ochroną środowiska lub zdrowia publicznego.

Autor**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



ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Wyłączną 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.