



Fiind ușor de asociat cu modurile de transport active, activitățile culturale și recreative sunt foarte eficiente în a-i face pe oameni conștienți de potențialul și de utilizările alternative ale spațiilor ocupate, de obicei, de traficul motorizat. Prin urmare, ele pot permite o tranziție importantă către orașe dinamice și primitive, încurajând astfel mobilitatea urbană durabilă.

Categorie: inovație metodologică / de proces

### Descrierea problemei

În ciuda schimbării generale de paradigmă, observată în planificarea urbană și în practica de proiectare, orașele se confruntă adesea cu un nivel scăzut de acceptare a măsurilor temporare sau permanente, puse în aplicare pentru a limita utilizarea automobilelor individuale. Această situație a apărut ca urmare a conștientizării limitate a diversității utilizărilor spațiului public și a modurilor de transport posibile, ceea ce conduce adesea la folosirea automată a automobilului personal, chiar dacă, în multe cazuri, aceasta nu este cea mai bună soluție din punct de vedere financiar, al timpului și al sănătății.

<sup>1</sup>Se poate observa un fel de cerc vicios: cu cât mai mulți oamenii se servesc de mașinile personale, cu atât mai ineficient devine acest mod de transport. Pentru a îmbunătăți situația, autoritățile regionale și locale investesc în infrastructura dedicată, în timp ce modurile de transport activ (cum ar fi mersul pe jos și cu bicicleta) sunt ignorate, și implicit limitate progresiv. Prin urmare, devine tot mai dificil să călătorești cu orice alt mijloc de transport în afara automobilului personal.

În suburbii, încă există dezvoltări imobiliare care nu sunt deservite de mijloace de transport public și care nu dispun de facilități pentru mersul pe jos sau cu bicicleta (cum ar fi piste pentru biciclete și, adesea, nu sunt nici măcar trotuare). În plus, există încă situații în care spațiile pentru pietoni sunt reduse în favoarea traficului motorizat, chiar și în centrele istorice ale orașelor. Drept urmare, oamenii sunt privați de posibilitatea de a merge pe jos sau cu bicicleta, modalități de deplasare care încep să fie percepute drept prea periculoase în contextele respective. Paradoxal, această situație se regăsește adesea și în orașele mici și mijlocii, unde majoritatea distanțelor sunt destul de scurte și unde, din cauza congestiei traficului în timpul orelor de vârf și a drumurilor cu o singură bandă de circulație pe sens, călătoriile cu mașina durează mai mult decât în orice alt mod.

În plus, în unele cazuri, oamenii sunt atât de obișnuiți cu situația actuală încât nici măcar nu-și închipuie că spațiile ocupate de mașini staționate sau în mișcare ar putea fi folosite în multe alte feluri.

Prin urmare, municipalitățile se confruntă cu o opoziție puternică atunci când încearcă să schimbe această situație de fapt. Pentru a-și modifica obiceiurile, oamenii se așteaptă să primească ceva în schimb. Ei trebuie să devină conștienți de utilizările alternative ale spațiilor dedicate traficului auto sau parcarilor, precum și de efectele alegerilor lor.

### Cum funcționează

Pentru a face posibilă limitarea a ceva ce este adesea perceput ca un drept firesc (în acest caz, posibilitatea de a călători cu mașina personală

<sup>1</sup> Favorizarea spațiilor destinate oamenilor și a modalităților active de călătorie, a se vedea <http://www.newurbanism.org/newurbanism/principles.html>

și de a o parca ușor în centrul orașului) și pentru a evita o opoziție prea puternică, cea mai bună opțiune este de a oferi în schimb ceva semnificativ. În acest context, activitățile culturale și recreative pot fi unele dintre cele mai de succes mijloace de evidențiere a utilizărilor alternative ale spațiului public, ocupat în prezent de mașini. Acestea ar putea constitui, de asemenea, un stimulent valoros. De exemplu, persoanele care folosesc transportul în comun, în locul mașinilor personale, sau se deplasează pe jos ori cu bicicleta pot beneficia de acces gratuit la diverse activități și în varii locuri, cum ar fi: săli de sport, piscine, teatre, cinematografe, diverse spectacole, concerte, prezentări, dezbateri, conferințe, etc.

Autoritățile publice au posibilitatea (și chiar aleg) să decidă interzicerea automobilelor într-o anumită zonă sau într-un oraș întreg (pentru o perioadă mai lungă sau mai scurtă de timp) și să atribuie noi utilizări temporare spațiului public astfel eliberat, precum și să le ofere oamenilor diverse reduceri. Exemple de acest gen pot fi identificate peste tot în lume.

O experiență remarcabilă în acest sens este „Domenica a passo” din Milano (Italia), datorită sferei de acoperire extinse, atât din punctul de vedere al suprafeței (vizând tot orașul, nu doar centrul său ori câteva străzi), cât și sub aspectul varietății activităților sportive și recreative propuse pentru diferite categorii de oameni. În plus, stimulentele acordate nu se limitează doar la noile utilizări ale spațiului care a fost eliberat.

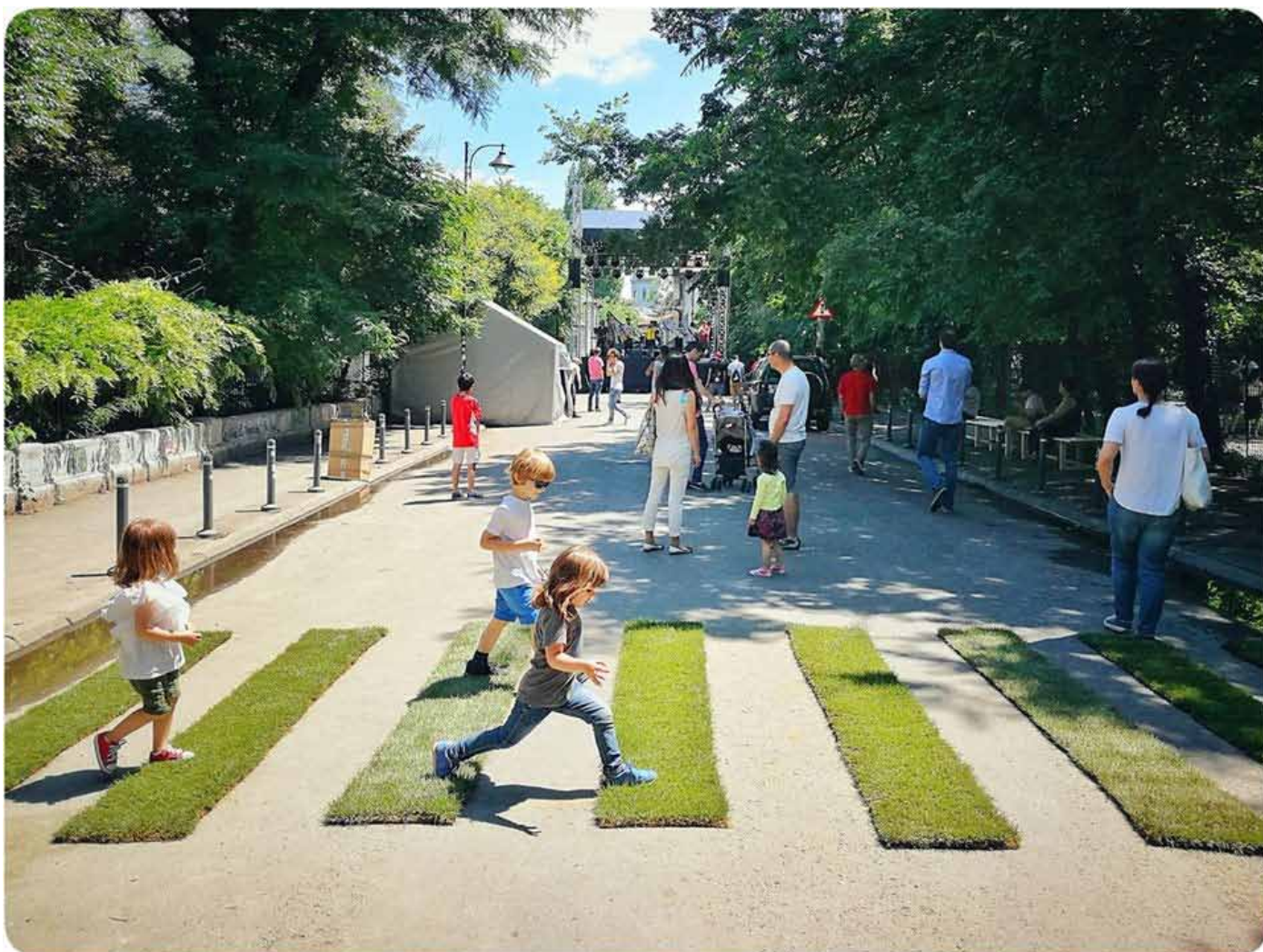


Foto 1 @ Vlad Eftenie, Street Delivery București 2017





Foto 2 Street Delivery București – imagini de la diferite ediții ale acestui eveniment



@Dreamstime.com,  
StreetDelivery Bucharest 2017

Foto 3 Street Delivery 2017 – imagini de la evenimentele organizate în București și Iași





Foto 4 @bucurestiulmeudrag.ro Street Delivery București 2017

Ca alternativă, un ONG sau o asociație civică ar putea să inițieze o astfel de măsură și, eventual, să atragă alți parteneri, pentru a contribui la realizarea unei oferte alternative complete.

Una dintre inițiativele de referință de acest tip este programul „Street Delivery”, lansat în București (România) și apoi reprodus în alte orașe din România. Parte dintr-o strategie complexă și rafinată de a face Bucureștiul mai favorabil oamenilor, „Street Delivery” s-a transformat într-o activitate obișnuită, care s-a dezvoltat și s-a extins treptat de-a lungul anilor.

### Beneficii și beneficiari

Locuitorii: devin conștienți de varietatea modurilor de deplasare pe care le au la dispoziție, dar și de posibilele opțiuni de utilizare a spațiului

public. Ei pot descoperi noi hobby-uri și au ocazia să afle mai multe despre orașele lor. Aceste inițiative generează oportunități sociale importante, creează și consolidează un sentiment de comunitate, prin conectarea unor oameni care, altfel, nu s-ar fi întâlnit, chiar dacă sunt vecini și, în plus, au și beneficii pentru sănătatea psihică. Pe termen lung, oferă beneficii și din punct de vedere al sănătății fizice, nu numai prin reducerea poluării aerului, ci și prin încurajarea activității fizice și prin sprijinirea schimbării comportamentului.

Administrația publică: beneficiază de un nivel de acceptare mai ridicat și chiar de sprijin pentru a promova modurile de transport mai durabile, mobilitatea incluzivă și echitatea.

Instituțiile culturale și sportive: sunt promovate mai bine, beneficiază de asocieri pozitive și au posibilitatea de a atrage noi clienți și de a-i fideliza pe cei existenți.

## Dezavantaje, amenințări

Indiferent de organizatorul principal, acest tip de inițiativă necesită o colaborare extinsă între autoritățile publice și instituțiile culturale și/sau sportive, ONG-uri și alte grupuri ale societății civile. Mai mult, pentru a avea efecte semnificative, beneficiile acesteia trebuie să se întindă pe o perioadă mai lungă de timp. Un eveniment izolat nu este suficient pentru a produce o schimbare considerabilă în privința înțelegerii oamenilor și comportamentelor acestora în ceea ce privește mobilitatea urbană.

Principala dificultate constă în mobilizarea unui număr atât de mare de actori diferiți și în a-i determina să colaboreze. Chiar dacă societatea civilă și sectorul privat au o influență puternică, acest tip de acțiune nu poate fi organizat fără cooperarea autorităților publice (întrucât sunt necesare autorizații speciale). Cu toate acestea, odată atins acest obiectiv, există riscul ca această colaborare să se limiteze la un singur eveniment valoros, dar izolat, fără nicio continuitate sau fără niciun efect în ceea ce privește atitudinile și alegerile privind mobilitatea urbană.

## Analiza părților interesate - cine sunt promotorii și cine sunt oponenții

Acest tip de inițiativă este susținut, de regulă, de ONG-uri și de diverse organizații ale societății civile (oficiale sau neoficiale). Principalii oponenți sunt, în general, proprietarii de magazine și, mai rar, autoritățile locale (cum este cazul exemplului recent al evenimentului „Via Sport” din București), dacă acestea nu sunt implicate încă de la începutul inițiativei ori asociate în calitate de parteneri încă din primele faze ale procesului de organizare. Este posibil, de asemenea, ca unii locuitori să se opună acestui gen de inițiativă, văzând-o ca pe o limitare a drepturilor lor.

## Cadrul legal

Aceste activități necesită diverse autorizații la nivel local, care sunt condiționate, în general, de sprijinul administrației publice. În cazul în care aceasta din urmă se află la originea inițiativei sau este cooptată ca partener încă din etapele incipiente ale proiectului, este mai puțin probabil să existe probleme majore. În plus, caracterul temporar al modificărilor și, deci, al autorizațiilor necesare tinde să faciliteze procedurile legale.

## Opțiunile de politici pentru orașe

Această inovație poate fi ușor adoptată de către orașele care doresc să devină mai animate și mai sănătoase, să reducă traficul motorizat și să favorizeze modurile de transport activ. Este o abordare vie și autentică, care poate facilita schimbarea comportamentului în ceea ce privește mobilitatea și tranziția către stiluri de viață mai durabile, dar și dezvoltarea unei perspective de ansamblu și a unei abordări integrate a proiectării și gestionării unui oraș.

## Responsabilitățile administrației publice locale

Direcțiile pentru mobilitate urbană și cele pentru cultură definesc (sau oferă consiliere privind) conținutul unor astfel de evenimente, în timp ce departamentul de comunicare are un rol esențial în promovarea lor. Diseminarea eficientă a informațiilor relevante pentru public este esențială pentru ca acest tip de inițiativă să aibă succes.

## Exemple de bune/rele practici

### STREET DELIVERY – București, România

Scurtă descriere: în 2005 a fost inițiat un eveniment cultural pentru a facilita crearea unui traseu pietonal în zona centrală a Bucureștiului, care să lege o serie de parcuri urbane, spații publice și facilități culturale. Începând cu 2007, acesta a fost denumit „Street Delivery” și a devenit un eveniment anual în domeniul mobilității, îmbogățit treptat din punctul de vedere al conținutului și participării și fiind replicat și în alte orașe din România (Cluj, Timișoara, Iași).



Elemente de interes:

- Testarea utilizării alternative a spațiului urban dedicat în prezent traficului motorizat, pentru a crește gradul de conștientizare a populației cu privire la varietatea alternativelor de mobilitate de care dispun, precum și a autorităților locale în ceea ce privește beneficiile spațiilor pietonale.
- Folosirea evenimentelor culturale și recreative ca un instrument de facilitare a acceptării și a implementării spațiilor pietonale în centrele orașelor și de încurajare a mobilității durabile

Context - Descrierea problemei / nevoia căreia îi răspunde:

În perioada 2004-2005, când ideea acestui eveniment a fost dezvoltată inițial, oferta pentru pietoni și bicicliști din centrul Bucureștiului era foarte redusă, toate spațiile publice urbane disponibile (străzile, piețele, trotuarele și chiar spațiile verzi) fiind invadate de automobile (staționate sau în mișcare). „Street Delivery” a fost destinat să convingă autoritățile locale de necesitatea creării unor spații dedicate deplasărilor active, mai precis a unui traseu pietonal care să lege principalele facilități culturale și de agrement din centrul capitalei României.

Prezentare detaliată:

Inițiat de Ordinul Arhitecților din România împreună cu Fundația Cărturești, „Street Delivery” reprezintă în prezent cea mai cunoscută măsură dedicată redobândirii spațiului pietonal pentru o mobilitate urbană curată în România. Conceptul datează din 2005, când a fost lansat oficial ca „Traseul cultural Strada Pictor Arthur Verona”, care a continuat în 2006 cu titlul „Art Delivery – Strada Arthur Verona este strada ta!”. În 2007 a fost redenumit „Street Delivery”. Acesta a însoțit Planul Urbanistic Zonal (PUZ) aprobat pentru zona Strada Episcopiei – Strada Pictor Arthur Verona – Grădina Icoanei, pentru a susține punerea sa în aplicare.

Evenimentul cultural a fost creat ca o modalitate de a ajuta oamenii să conștientizeze atât varietatea opțiunilor de mobilitate pe care le au la dispoziție, cât și numeroasele utilizări posibile ale spațiilor publice și potențialul zonelor pietonale, în general. În primul an, numai strada Pictor Arthur Verona (aflată în centrul traseului cultural instituit prin PUZ-ul menționat anterior) a fost închisă temporar traficului motorizat și ocupată de diverse activități, asociații și experimente legate de mobilitatea urbană durabilă. Foarte bine primit de cetățeni încă de la început, în cursul următorilor ani, „Street Delivery” a acoperit o arie din ce în ce mai largă, incluzând participanți și activități mai numeroase și mai diverse.

În 2010, a fost creată o piață pietonală permanentă în zona adiacentă Grădinii Verona și Bisericii Anglicane. Din nefericire, la doar câteva luni de la inaugurare, aceasta a început să fie ocupată parțial de automobile parcate ilegal, tolerate de autorități din cauza prezenței unui restaurant în apropiere. Traseul pietonal complet nu a fost implementat pe deplin nici măcar după 13 ani de la lansarea „Street Delivery”. Totuși, această serie de evenimente a jucat un rol important în schimbarea mentalității oamenilor, atrăgând tot mai mulți adepți, care, învățând din această experiență, au dezvoltat și alte acțiuni de mobilitate urbană durabilă.

A supraviețuit schimbărilor în conducerea politică și continuă să joace rolul unui puternic instrument de comunicare și educare a oamenilor pentru crearea unor orașe pline de viață și pentru o mobilitate urbană durabilă.

Mai multe detalii, imagini, recenzii și statistici, referitoare la „Street Delivery” și evoluția sa, pot fi găsite la:

<http://street.delivery/>

[https://www.facebook.com/pg/StreetDelivery/about/?ref=page\\_internal](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 – Milano, Italia

„Domenica a passo” (în traducere, „Duminica, la pas”) este o inițiativă de sensibilizare foarte reușită. A fost lansată în noiembrie 2011 pentru a contracara nivelurile ridicate de poluare, înregistrate ca urmare a situației speciale a orașului Milano (într-o depresiune în Pianura Padana), care împiedică circulația aerului. De atunci, aceasta s-a derulat periodic, atrăgând mereu tot mai mulți parteneri, care au contribuit la amplificarea impactului evenimentului.

Ideea principală care a ghidat dezvoltarea acestei inițiative a fost aceea de a oferi ceva în schim-

bul unei restricții temporare (o limitare a utilizării autovehiculelor), impusă ca urmare a unor preocupări legate de mediu, ajutându-i totodată pe oameni să privească situația dintr-o perspectivă diferită.

O mulțime de oportunități, cum ar fi spectacole, acces gratuit la piscine, expoziții și diverse spectacole, sunt puse la dispoziția publicului. Mai mult, sunt oferite alternative foarte convenabile pentru călătorii urbane rapide și confortabile: un abonament de o zi pentru transportul urban în valoare de 1,5 euro și utilizarea gratuită a bicicletelor publice, închiriate prin rețeaua BikeMi.









În general, acest eveniment periodic urmărește mai puțin reducerea efectivă a poluării, având ca scop mai degrabă să îi ajute pe oameni să descopere cât de frumos poate fi orașul lor fără mașini și cât de multe utilizări variate poate avea spațiul public.

A fost o măsură introdusă de un primar nou-ales și, inițial, a fost primită foarte prost, cu multe proteste și plângeri, fiind boicotată printr-o grevă parțială a angajaților metroului. Cu toate acestea, încet-încet, a câștigat adepți și a devenit din ce în ce mai populară în rândul locuitorilor și turiștilor.

### VIA SPORT – București, România

Această inițiativă implică închiderea pentru traficul motorizat a uneia dintre cele mai agreabile artere principale din București, în timpul weekend-urilor, pe perioada verii, spațiul liber fiind dedicat temporar activităților sportive. A avut un impact social important și a fost foarte bine primită de către locuitori. La început, a funcționat chiar bine, până când s-a schimbat conducerea politică locală și noul primar a pus capăt inițiativei, fără niciun motiv credibil.

### GENT 2012 ‘LIVING STREETS’(STRĂZI ANIMATE)

Această inițiativă a implicat reproiectarea temporară a spațiilor publice, realizată de către localnici organizați în grupuri de lucru restrânse, care au abordat diferite teme. Administrația locală a acționat doar ca facilitator. Această activitate a ajutat oamenii să înțeleagă diversitatea utilizărilor pe care le-ar putea atribui cu ușurință spațiilor publice, fie fără utilizarea unor resurse suplimentare, fie prin intervenții minime, rapide și cu costuri reduse. În plus, aceste activități au contribuit la consolidarea comunității, prin crearea de noi legături între oameni și întărirea celor existente.

Două străzi au fost pietonizate timp de o lună, iar traficul motorizat a fost înlocuit cu mese pentru picnic, leagăne, copaci mobili, iarbă, făcând cartierul mai agreabil și mai atractiv pentru oa-

meni. Au fost testate, de asemenea, noi forme de mobilitate (cum ar fi bicicletele electrice și cele de tip cargo).

### Rezultate

- Majoritatea oamenilor au avut o atitudine pozitivă și cei sceptici au devenit mai deschiși
- A fost îmbunătățită interacțiunea socială
- Inițiativa a fost apreciată foarte mult, în special de copii

### HOME ZONES FREIBURG

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

### Întrebări deschise

Este necesară o schimbare de mentalitate pentru a elimina anumite limite stabilite artificial între diverse activități. De exemplu, deplasarea cu bicicleta și mersul pe jos încă sunt considerate de mulți oameni doar ca activități de agrement și nu ca mijloace „reale” și practice de transport. Odată ce va fi eliminată această idee preconcepută și oamenii vor înțelege că pot ajunge din punctul A în punctul B într-o manieră distractivă și făcând mișcare, aceștia vor putea economisi timp și, în general, se vor putea bucura mai mult de viață.

### Posibile evoluții viitoare

Utilizarea culturii și a sportului drept catalizatori pentru mobilitatea urbană durabilă are potențialul de a evolua într-un instrument standard, utilizat în mod curent pentru pregătirea și punerea în aplicare a măsurilor de mobilitate urbană.

### Cum și unde se încadrează într-un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)?

Această inovație poate juca rolul unui element conector, care leagă PMUD-ul de alte politici și/sau planuri strategice privind dezvoltarea culturală, protecția mediului sau sănătatea publică.

## 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](http://www.sump-network.eu)

**RĂSPUNDERE LEGALĂ:** Autorii își asumă întreaga răspundere pentru conținutul acestei publicații. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă pentru vreo utilizare a informației conținute aici. Toate imaginile au fost puse la dispoziție de către parteneri (dacă nu este menționat altfel) și au aprobarea pentru a fi reproduse în această publicație.



CIVITAS PROSPERITY a primit finanțare prin Programul Uniunii Europene pentru cercetare și inovare Horizon 2020, în temeiul acordului de grant nr. 690636