



Bendradarbiavimu pagrįstas planavimas, į kurį įtraukiamos įvairios suinteresuotos šalys, vis labiau populiarėja ir pamažu keičia planavimo „iš viršaus į apačią“ požiūrį. Bendradarbiavimu pagrįstas procesas išsivystė iš gyventojų judėjimų – miesto valdžios planams ir projektams prieštaraujančių veiklos grupių ar netgi judumo iššūkių vertinime dalyvaujančių suinteresuotų šalių ir partnerių. Planavimo procese dalyvaujančios grupės padeda sukurti naujas vizijas, atities judumo scenarijus ir naujų projektų planus.

Problemos aprašymas

Jau daugelį dešimtmečių automobilių eismui skirtų miesto kelių inžineriniai projektai sulaukė protestų ir pasipriešinimo iš įvairių gyventojų judėjimų. Roberto Moses sukurtas „Žemutinio Manhatano greitkelio“ planas yra vienas geriausių pavyzdžių iš 1960-ojo dešimtmečio, kuomet jam pasipriešino vietos gyventojų judėjimas. Judėjimo vadovė Jane Jacobs vėliau tapo viena svarbiausių miesto planavimo akademikų, o jos knyga „Didžiųjų Amerikos

miestų mirtis ir gyvenimas“ (angl. “The Death and Life of Great American Cities”) išliko populiaria ne vieną dešimtmetį.

Europos DJMP procesu siekiama pakeisti senąją „iš viršaus į apačią“ judumo planavimo mokyklą ir įvesti bendradarbiavimu paremtą planavimą. Bendradarbiavimo taikymo sritis turėtų išsiplėsti – nuo didelių kelių infrastruktūros projektų iki daugiarūšio judumo paslaugų planavimo – ir turėtų įtraukti įvairias suinteresuotas šalis bei gyventojų judėjimus.

Be tinkamų bendradarbiavimo būdų radimo, svarbiausia išankstinė sėkmės sąlyga – abipusio pasitikėjimo tarp įvairių grupių (politikų, miesto, regiono ir šalies administracijos bei gyventojų) sukūrimas.



Kaip tai veikia?

Naujiems bendradarbiavimu pagrįsto planavimo proceso vaidmenims taip pat būtini ir nauji planavimo būdai, tokie kaip „judumo paktas“ tarp planavimo procese dalyvaujančių partnerių ar ekspertus, gyventojus, verslo įmones ir kitas suinteresuotas šalis įtraukiančios planavimo ir dizaino laboratorijos. Pasirašant judumo paktą, visiems planavimo proceso dalyviams būtinos

naujos kompetencijos. Prosperity inovacijos apžvalgoje „Sutelktinis tyrimų finansavimas – alternatyva valstybės planavimo idėjai“ aprašomi įvairūs būdai, kuriais gyventojų judėjimai gali pagerinti savo kompetencijas ir tapti lygiaverčiais bei pilnateisiais planavimo proceso partneriais, galinčiais ne tik aprašyti esamą situaciją, bet ir pasiūlyti įvairius judumo sprendimus.

Norint išvengti nestruktūruoto ar riboto partnerių dalyvavimo, yra būtina susitarti dėl bendro miesto judumo proceso. Norėdami parodyti

kaip tai veikia, aptarsime kaip šis požiūris buvo įgyvendintas Antverpene, kur susitarimas buvo pasirašytas tarp visų suinteresuotų partnerių – regiono ir miesto valdžios, miesto administracijos ir gyventojų grupių. Pakte aprašomos bendros judumo ambicijos ir įvairūs bendradarbiavimo būdai. Įvairiems planavimo ir strateginių projektų klausimams (išskyrus politinių sprendimų priėmimo procesą) aptarti buvo sukurtos specialios darbinės platformos. Šios platformos pagerino suinteresuotų gyventojų dalyvavimo procesą, nes jų pagalba buvo galima dalyvauti



atvirose internetinėse diskusijose bei įvairiuose susitikimuose.

Norint sukurti „iš apačios į viršų“ iniciatyvas, bendradarbiavimu pagrįstas planavimo procesas turi būti atviras visiems. Nepaisant to, jam taip pat būtina lyderystė. Antverpeno atveju buvo išrinktas „tvarkos palaikytojas“, kuris vadovavo susirinkimams ir organizavo visą bendradarbiavimo procesą.

Kam bendradarbiavimo procesas yra naudingas?

Bendradarbiavimas miesto judumo planavimo procesuose turi nemažai visiems gerai žinomų privalumų, kuriuos išvardinti šioje inovacijos apžvalgoje tiesiog neįmanoma. Privataus verslo sferoje yra gerai žinoma, kad bendradarbiavimu pagrįstos iniciatyvos leidžia sukurti vartotojams patrauklesnius produktus, aplenkti konkurentus ir užimti geresnes pozicijas rinkoje. Todėl, inovatyvus, patrauklesnis ir stipresnis miesto judumo planas bei su juos susiję projektai turėtų būti

<https://www.telegraph.co.uk/business/social-innovation/benefits-of-co-creation/>

ypač svarbūs kiekvienam miestui. Jei tinkamai organizuoto bendradarbiavimo proceso metu bus sukurti kokybiškesni miesto planai ir projektai, tai gali būti naudinga ir politikos kūrėjams. Akivaizdu, kad geresni ir specialiai pritaikyti projektai bei planai turėtų atnešti nemažai naudos ir vietos gyventojams

Bendradarbiavimo procesas ir patikimumas

Jei gyventojų judėjimas konstruktyviai prisideda prie judumo planavimo mieste, padidėja šio judėjimo patikimumas. Planuojant žmonėms pritaikytą miesto judumą, ypač svarbūs stiprūs pavyzdžiai ir vizijos bei kokybiški gatvių ir viešųjų erdvių projektai. Jei gyventojų judėjimų pasiūlyti pavyzdžiai, vizijos ir planai yra įgyvendinami vietos valdžios, pasitikėjimas šiais judėjimais smarkiai padidėja.

Bendradarbiavimo procesas taip pat gali pagerinti pasitikėjimą miesto ar vietos valdžios institucijomis. Kuomet politikai parodo, kad jie nori išklausti jų atstovaujamus vietos gyventojus, o miesto administracija įtraukia vietos gyventojus į miesto planavimo procesus, pagerėja jų įvaizdis visuomenėje ir institucijos nebebūna vertinamos kaip biurokratinės ar technokratinės.

Miesto politikos pasiūlymai

Jei miesto valdžia konsultuojasi su gerai organizuotais ir formaliai miesto judumo planavimo procese dalyvaujančiais gyventojų judėjimais, ji gali išvystyti tokį bendradarbiavimu pagrįstą planavimo procesą, kurio metu bus sukuriami žmonėms kur kas labiau pritaikyti sprendimai, pakeičiantys „iš viršaus nuleistą“ į automobilių eismą orientuotą požiūrį.

Be to, gyventojų judėjimams vis labiau įsitraukiant į planavimo procesus, o ne jiems neprieštaraujant ir nekeliant teisminių ginčų, planavimo procesas tampa kur kas efektyvesnis. Jei gyventojai dalyvaus planavimo procese, protestai prieš šiuos projektus nebeteks prasmės.

Antverpenas: Geros praktikos pavyzdys

2017 metų kovo 15d. regioninė ir miesto valdžia, jų institucijos ir trys dominuojantys gyventojų judėjimai pasirašė paktą, kuris nutraukė daugiau nei 20 metų trukusius protestus prieš didžiausią miesto kelių projektą – Antverpeno apvažiavimo greitkelio (TEN-T dalis) statybą.

Šie trys gyventojų judėjimai atstovavo skirtingas grupes ir veikė skirtingais metodais:

- „Straten Generaa“ organizacija pasikloviė teisiniais veiksmais, kurie buvo ypač veiksmingi planavimo proceso metu. Remdamasi projekto poveikio aplinkai vertinimu, organizacija išklė ieškinius Aukščiausiajam teismui, kurie buvo sėkmingai patenkinti ir pristabdė projekto įgyvendinimą.
- „Ademloos“ – tai grupė žmonių, vadovaujama buvusio vienos didžiausių Belgijos rinkodaros bendrovių generalinio direktoriaus. Kartu su kitais mieste veikiančiais judėjimais, organizacija surinko parašus referendumo



peticijai. Jo rezultatai parodė, kad 60% Antverpeno gyventojų nepritaria patvirtintam greitkelio projektui.

- „Ringland“ judėjimas siekė sukurti alternatyvią apvažiavimo teritorijos viziją. Jų vizijoje greitkelis turėjo būti uždengtas, o virš jo esanti teritorija – apželdinta. Judėjimo susirinkimuose, kuriuose buvo pristatomas ir aptariamasis šis planas, dalyvaudavo virš 1000 žmonių.

Antverpeno bendradarbiavimo procesas yra ypatingas tuo, kad dar iki pakto pasirašymo, gyventojų judėjimai buvo ypač aktyvūs ir gerai organizuoti.

Paktas buvo parengtas bendradarbiaujant su visais gyventojų judėjimais, o procesui vadovavo specialiai paskirtas tarpininkas, kitaip vadinamas „kuratoriumi“. Flamanų vyriausybė ilgai ieškojo žmogaus, kuris tikėtų būti kuratoriumi, nes jis turėjo gerai suprasti sudėtingus miesto planavimo procesus ir projekto rengimo principus, turėjo turėti pakankamai patirties derybose ir puišius įgūdžius derinant prieštaringas pozicijas.

Tarpininku paskirtas Alexanderis D’Hooghe‘-sas pristatė ambicingą susitarimo dėl prieštaringai vertinamo miesto apvažiavimo pakta, į kurį įtrauktos įvairios suinteresuotos šalys ir gyventojų judėjimai. Šis projektas buvo visiškai kitoks nei iki šiol vyriausybės siūlomi variantai, nes jis visapusiškai atsižvelgė į gyventojų judėjimų požiūrį.

Visos šalys pritarė „Paktui ateičiai“, kuris rėmėsi strateginiais Antverpeno Judumo plano elementais:

- Tiesiama dalinai nauja miesto šiaurėje esanti greitkelio atšaka rytų-vakarų kryptimis, kuria galima apvažiuoti miestą ir pasiekti uostą.
- Prieštaringų vertinimų susilaukusi trūkstama vidinio apvažiavimo dalis bus tiesiama, tačiau jai bus suteiktas miesto, o ne tarptautinio, greitkelio kategorija. Flamanų vyriausybė ir uosto vadovybė skirs 1,25 milijardų eurų šios greitkelio dalies uždengimui.
- Iškeliamas ambicingas perėjimo prie alternatyvių transporto priemonių tikslas – nuo dabartinio 70% automobilių ir 30% kitų transporto priemonių pasiskirstymo pereinama prie 50-50% pasiskirstymo 2030-aisiais metais. Šis pagerėjimas bei pravažiuojančio transporto nukreipimas iš miesto turėtų pakelti gyvenimo lygį mieste.

Į pasirašytą susitarimą taip pat įtraukiamas regiono judumo planas, kuriame numatyti pagrindiniai ateities projektai. Būsimajame pakte numatytos šios platformos:

- **Sprendimų priėmimo platforma:** ši platforma apima ministerijų ir miesto mero atstovus, administracijų ir susijusių projektų agentūrų vadovus bei trijų gyventojų judėjimų lyderius. Šiame lygmenyje vykdomos konsultacijos turėtų po truputį suformuoti bendrą pakto veiklos kryptį.
- **Darbinės** platformos: šiose platformose toliau kuriamas regiono judumo planas, planuojamas greitkelis, įvertinamas planuojamos statyti vidinio apvažiavimo dalies poveikis aplinkai ir perengiamas greitkelio uždengimo projektas.

Kiekvienoje platformoje dalyvauja Flamanų vyriausybės deleguojamas atstovas ir gyventojų judėjimo viceprezidentas. Į darbinę platformą taip pat pakviečiami miesto administracijų siunčiami bei išoriniai gyventojų judėjimų deleguojami ekspertai. Šie ekspertai turėtų įvertinti visus vyriausybės paskirtų konsultantų ir miesto planavimo kompanijų pateiktus dokumentus, planus ir ataskaitas. Tokiu būdu, bendromis grupės sprendimų pastangomis, yra po truputį nustatoma konsultantų darbo kryptis.

Paktas buvo pasirašytas prieš pusantrų metų. Kol kas, politikai ir gyventojų judėjimai bendro darbo procesą vertina teigiamai. Visgi, nei viena darbinė platforma dar nepateikė galutinio plano ar projekto, kurie turi būti patvirtinti Flamanų vyriausybės.

Pasirašytame pakte gyventojų judėjimams yra suteikiami trys skirtingi vaidmenys:

- **Gyventojų veiklos grupės:** organizuota keletas visiems atvirų susitikimų, kurių metu suinteresuotiems gyventojams paaiškinama dabartinė situacija ir sužinomas jų pritarimo ar nepritarimo vykstančiai planavimo veiklai lygis.
- **Gyventojų ekspertizės centrai:** išsakoma gyventojų judėjimų nuomonė, kuri paremiama mokslininkų, išorinių ekspertų ir mokslų tarybos išvadomis (plačiau: Prosperity inovacijos apžvalgoje „Sutelktinis tyrimų finansavimas – alternatyva valstybės planavimo idėjai“).
- **Bendradarbiavimo partneris:** vietos valdžios organizuojamame miesto judumo planavimo procese.

Šiuo metu vis dar yra sunku įvertinti kiek šis paketas bus sėkmingas ateityje. Nepaisant to, Antverpeno pavyzdys – vienas daugiausiai apimančių miesto judumo planavimo procesų pavyzdžių. Planuojamas miesto apvažiavimo biudžetas, įskaitant jo uždengimą, siekia 4,5 milijardų eurų (3,25 milijardų eurų kelio statybai ir tunelio infrastruktūrai bei 1,25 milijardo – kelio uždengimui), kurie bus skiriami iš Flamandų vyriausybės biudžeto. Planuojama, kad kelio statyba prasidės 2019-aisiais metais ir tęsis iki 2026-ųjų metų. Kiti susitarime numatyti projektai turėtų padvigubinti šį pradinį biudžetą. Akivaizdu, kad planuojamiems projektams pabaigti (ne tik esamoms statyboms, bet ir ateities projektų planavimui) bus reikalingos ir sekančių kartų pastangos.

Autorius

Prof. Dirk Lauwers

afdeling Mobiliteit en ruimtelijke

Judumo ir teritorijų planavimo Planavimo centras

Sint-Pietersnieuwstraat 41 b2

9000 Gent, Belgium

tel: 0032 475 6565 20

e-mail: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

AUTORINĖS TEISĖS: Autoriai yra tiesiogiai atsakingi už visą šiame leidinyje pateiktą informaciją. Leidinys nebūtinai atitinka Europos Sąjungos institucijų nuomonę. Europos Komisija neatsako už čia pateiktos informacijos panaudojimą. Grafinė medžiaga buvo pateikta projekto partnerių (nebent yra nurodyta kitaip) ir yra gautas leidimas ją spausdinti šiame leidinyje.



CIVITAS PROSPERITY yra finansuojama iš Europos Sąjungos mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Horizontas 2020“ pagal dotacijos susitarimą Nr. 690636.