



Procesi sustvaranja - koji uključuju raznolike dionike - sve češće zamjenjuju hijerarhijski pristup planiranju „od vrha prema dolje“. Procesi sustvaranja razvili su se od građanskih pokreta (poput raznih akcijskih skupina) koji djeluju u opoziciji spram planiranja i projekata na razini (gradskih) vlasti ka uključivanju dionika ili partnera u procjenu izazova mobilnosti. Akteri tako bivaju uključeni u stvaranje novih vizija, budućih scenarija mobilnosti i osmišljavanje novih projektnih koncepata.

Opis problema

Već desetljećima projekti izgradnje gradskih cesta fokusirani na automobilski promet nailaze na prosvjede i otpor skupina građana. Klasičan je primjer projekt Roberta Mosesa za izgradnju autoceste na Lower Manhattanu u 1960ima. Pokret građana, kojem je na čelu bila Jane Jacobs, protivio se Mosesovu planu. Jacobs je kasnije postala jedna od ključnih istraživačica u području urbanog planiranja, a njena je knjiga „Smrt i život velikih američkih gradova“ već desetljećima relevantno štivo.



Europski SUMP proces nastoji zamijeniti klasično planiranje mobilnosti kroz zamjenu hijerarhijskog planiranja „odozgo prema dolje“ pristupima temeljenim na sustvaranju, šireći spektar mogućih intervencija od velikih projekata izgradnje cestovne infrastrukture ka uključivanju multimodalnih usluga mobilnosti, pritom uključujući u proces planiranja različite dionike i skupine (pokrete) građana. Uz pronalaženje prikladnog oblika suradnje, temeljni je preduvjet za uspjeh, čini se, uspostavljanje „međusobnog povjerenja“ među svim uključenim stranama: političarima, predstavnicima gradske/regionalne/državne uprave i građanima.



Na koji to način funkcionira?

Nove uloge u procesima zajedničkog kreativnog planiranja zahtijevaju i nove oblike planiranja, poput „sporazuma o mobilnosti“ između partnera; kao i razvoj laboratorija za planiranje i dizajn koji uključuju stručnjake, ali i građane te druge dionike (poput predstavnika lokalnih tvrtki). U okviru sporazuma o mobilnosti postoji potreba za novim kompetencijama za sve sudionike u planiranju. PROSPERITY sažetak o inova-

cijama „Masovno financiranje studija kao instrument za razvijanje alternativa konceptima planiranja od strane javnih vlasti“¹ opisuje potrebu i potencijalne načine na koje pokreti građana mogu razviti vještine potrebne za puno sudjelovanje u procesu kao partneri, doprinoseći ne tek opisivanju problema već i iznalaženju rješenja za mobilnost.

Kako bi se izbjeglo nestrukturirano ili ograničeno uključivanje sudionika, potreban je sporazum o procesu urbane mobilnosti. Na narednim ćemo stranicama za ilustraciju izložiti primjer Antwerpena, grada koji je primijenio ovakav

pristup i ostvario sporazum među ključnim partnerima (regionalnim i gradskim vlastima, upravama i skupinama građana). U sporazumu su opisane ambicije za mobilnost te različiti oblici suradnje.

Stvorene su platforme za rad – pored razine donošenja odluka (političari, ključne osobe u upravi i čelnici pokreta građana) – za različita pitanja vezana za planiranje i strateška pitanja. Platforme su uključivale i otvorene on-line rasprave te sastanke na kojima su sudjelovali zainteresirani građani.



Proces suradničkog planiranja zahtjeva otvorenost kako bi se inicijative potekle „odozdo prema gore“ mogle razviti s vremenom; no istovremeno takav proces zahtijeva i vođenje. U Antwerpenu je za potrebu vođenja sastanaka i organiziranja procesa suradnje stvorena uloga „voditelja“ („stjuarda“).

Tko profitira od procesa stvaranja?

Prednosti stvaranja u procesima planiranja urbane mobilnosti dobro su dokumentirane i prelaze okvire ovog sažetka. U privatnom je sektoru poznato² da stvaralačke inicijative omogućuju tvrtkama kreiranje proizvoda koji su atraktivniji klijentima, pretjecanje konkurencije i – kao rezultat – ostvarivanje bolje pozicije na tržištu.

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

Kredibilitet stvaranja

Sposobnost demonstriranja konstruktivnog doprinosa planiranju mobilnosti povećat će kredibilitet građanskih pokreta. Ne treba podcjenjivati privlačnu moć snažnih priča i vizija za mobilnost usmjerenu na ljude u gradovima, mjestima s visokokvalitetnim dizajnom i ulicama. Vjerodostojnost pokreta građana će rasti tamo gdje priče, vizije i planovi koje stvaraju postanu realnost, implementirani od strane javnih vlasti zaduženih za njihovu provedbu.

Proces stvaranja može pomoći i u jačanju kredibiliteta gradskih ili javnih vlasti. Ukoliko političari pokazuju kako imaju sluha za građane koje predstavljaju, uprave koje prihvate ovakve procese mogle bi poboljšati svoj ugled – često narušen dojmom da je riječ o birokratskim i tehnokratskim organizacijama.

Opcije javnih politika za gradove

Gradske vlasti koje stvaraju u procesu konzultacija s pokretima građana, koje su dobro organizirane i formalizirale su okvir za stvaranje u pitanjima urbane mobilnosti, mogu kreirati proces za uključivanje građana u procese planiranja, razviti nove perspektive koje se odmiču od klasičnih pristupa planiranja „od vrha prema dnu“ s fokusom na automobile i automobilski promet, a kako bi kreirale pristupe usmjerene na ljude.

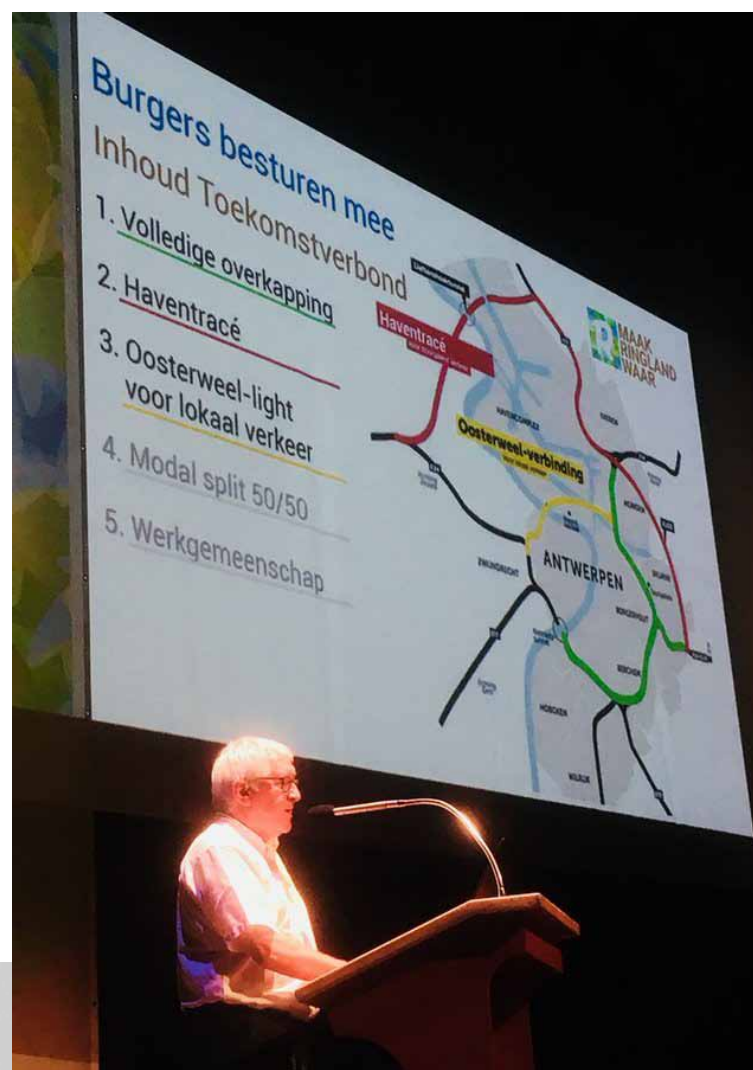
Nadalje, ukoliko se pokreti građana intenzivnije uključe u zajedničke kreativne (stvaralačke) procese umjesto da djeluju kroz planiranje otpora ili procese pred sudom, učinkovitost procesa planiranja mogla bi se poboljšati, budući da će građani imati manje razloga za otpor.

ANTWERP: An example of Good practices

Sporazum između regionalnih i gradskih vlasti, njihovih agencija i tri glavna pokreta građana potpisan je 15. ožujka 2017. godine. Potpisivanje je uslijedilo nakon više od 20 godina otpora projektu izgradnje ceste – dovršavanju antverpenske obilazne autoceste (dijela mreže TEN-T).

Tri građanske inicijative imaju različite korijene i različite problematike na koje se fokusiraju:

- Udruga „Straten Generaal“ najčešće se služi tužbama u procesu utjecaja na procese planiranja. Ranije su uspješno uložili žalbu pred Vrhovnim sudom temeljenu na procjenama utjecaja na okoliš, što je usporilo provedbu projekta;
- „Ademloos“ (hrv. bez daha) je skupina okupljena oko bivšeg izvršnog direktora vodeće marketinške tvrtke u Belgiji. Uz pomoć sličnih inicijativa pokrenuli su peticiju za referendum o planiranom projektu; 60% stanovnika Antwerpena odbilo je odobreni projektni plan;
- „Ringland“ je pokret okupljen s ciljem prezentiranja alternativne vizije za područje obilaznice. Njihova vizija uključuje zatvorenu, pokrivenu obilaznicu, dok bi okolno područje ostalo zeleno. Sastanci ovog pokreta obično privlače više od 1000 građana, koji slušaju i raspravljaju moguće ideje.



Bitno je obilježje procesa stvaranja u Antwerpenu snažna zastupljenost i organiziranost pokreta građana u periodu prije potpisivanja sporazuma.

Sporazum je pripremljen koristeći moderirani proces stvaranja koji je uključivao građanske pokrete. Flamanska je vlada imenovala moderatora – tzv. „kuratora“ – Alexandra D’Hoo-gea nakon rigoroznog procesa potrage za osobom koja razumije kompleksnu problematiku urbanog planiranja i izrade projekta, a posjeduje i vještine pregovaranja potrebne kako bi se uskladile suprotstavljene pozicije.

Kurator je izradio izvješće fokusirano na najosporavaniji projekt, unutarnju obilaznicu, kao temelj za sporazum među dionicima (uključujući pokrete građana). Izvješće se bitno razlikovalo od ranijih vladinih prijedloga, u kojima se tek djelomično referiralo na stavove građanskih pokreta.

„Sporazum za budućnost“ specificira strateške elemente Plana mobilnosti za Antwerpen oko kojih su se složile sve stranke:

- Tangencijalna autocesta sjeverno od grada (djelomično nova konstrukcija) za protok prometa na relaciji istok-zapad i promet u smjeru luke;
- Osporavani će povezni dio obilaznice biti izgrađen, ali kao gradska a ne međunarodna autocesta; flamanska će vlada i uprava luke osigurati 1,25 milijardi Eura za natkrivanje obilaznice;
- Ambiciozan porast u modalnoj raspodjeli od 70% (automobil): 30% (ostali oblici prijevoza) u gradskoj oblasti ka 50:50 do 2030. godine, te upravljanje svim prometom koji prolazi kroz grad kako bi se grad učinilo ugodnijim za život.

Kao dio Sporazuma biti će uključen i Plan mobilnosti za regiju, u kojem će biti opisani najvažniji projekti.

Stvorene su i sljedeće platforme kao dio Sporazuma:

- Platforma na razini donošenja odluka: ova platforma uključuje predstavnike ministarstva i ureda gradonačelnika, voditelje uprava i projektne agencije, kao i predstavnike sva tri pokreta građana. Konzultacije na ovoj razini usmjeravat će napredak Sporazuma.
- Radne platforme: Ove platforme dalje razvijaju regionalni plan mobilnosti, planiranje autoceste, procjenu učinka na okoliš te dio unutarnje obilaznice koji treba izgraditi, kao i dizajn područja oko natkrivene obilaznice.

Svaka platforma sastoji se od predstavnika vlade te supredsjedatelja iz pokreta građana. U okviru radne platforme sudjeluju stručnjaci iz javne uprave, kao i vanjski stručnjaci koje imenuju sami pokreti. Oni izrađuju kritičke preglede radnih dokumenata, planova i izvješća konzultanata i tvrtki za urbanistički dizajn koje je imenovala vlada. Na temelju njihovog rada i proizašlih grupnih odluka usmjerava se rad konzultanata.

Proces je započeo prije godinu i pol dana, te je za sad ocijenjen pozitivno i od strane političara i od strane građana. Niti jedna od radnih platformi, međutim, dosad nije proizvela završni dokument o planiranju ili dizajnu koji mora odobriti vlada.

Uloga pokreta građana unutar Sporazuma razvila se na tri načina:

- **Akcijske skupine građana:** organizirana je serija otvorenih sastanaka kako bi se zainteresiranim građanima objasnila situacija i dobio uvid u postojeću podršku planiranju koje je u tijeku;
- **Građanski centri stručnosti:** položaj građanskih pokreta jača kroz doprinose znanstvenika, vanjskih stručnjaka i odbora za znanost (vidi također PROSPERITY Izvještaj o inovacijama: Masovno financiranje istraživanja kao instrument za razvijanje alternativa planiranju od strane predstavnika vlasti)

- **Partneri u sustvaranju:** u procesu planiranja mobilnosti koji organizira vlada.

Još je prerano za zaključiti je li Sporazum o budućnosti uspjeh ili neuspjeh. Međutim, čini se da je primjer Antwerpena jedan od najdaleko-sežnijih kada govorimo o procesima planiranja urbane mobilnosti u Europi. Proračun za dovršenje obilaznice, uključujući troškove natkrivanja, procijenjen je na 4,5 milijardi Eura (od toga 3,25 milijardi za cestovnu i tunnelsku infrastrukturu i 1,25 za natkrivanje), i financiran od strane flamanske vlade. Radovi su planirani u razdoblju od 2019. do 2026. godine. Ostali projekti obuhvaćeni Sporazumom udvostručit će ovaj proračun. Jasno je da će opseg planiranih projekata zahtijevati transgeneracijske napore, ne samo u procesu izgradnje, već i u procesu planiranja.

Autor

Prof. Dirk Lauwers

afdeling Mobiliteit en ruimtelijke Planning Center
for Mobility and Spatial Planning
Sint-Pietersnieuwstraat 41 b2
9000 Gent, Belgium
tel: 0032 475 6565 20
e-mail: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

PRÁVNÍ UPOZORNĚNÍ: Za obsah této publikace nesou odpovědnost výhradně autoři. To nutně neodráží stanovisko Evropské unie. Evropská komise není zodpovědná za jakékoli použití informací obsažených v této příručce. Všechny snímky jsou poskytovány příslušnými partnery (pokud není uvedeno jinak) a jsou schváleny pro reprodukci v této publikaci



CIVITAS PROSPERITY čerpá z fondů evropského výzkumného a inovačního programu Horizon 2020, číslo grantové smlouvy 690636.