



Οι συν-δημιουργικές διαδικασίες, στις οποίες συμμετέχουν διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, αντικαθιστούν όλο και περισσότερο την προσέγγιση σχεδιασμού από την κορυφή προς τη βάση. Η συν-δημιουργική διαδικασία εξελίχθηκε από κινήματα πολιτών, όπως ομάδες δράσης που αντιτίθενται στον κυβερνητικό σχεδιασμό και τα σχέδια από φορείς ή εταιρείες που συμμετέχουν στην αξιολόγηση των προκλήσεων της κινητικότητας. Με αυτόν τον τρόπο, εμπλέκονται στη διαμόρφωση νέων οραμάτων, σε μελλοντικά σενάρια κινητικότητας και στο σχεδιασμό νέων έργων.

Περιγραφή του προβλήματος

Για πολλές δεκαετίες, τα τεχνικά οδικά έργα που προσανατολίζονται στα αυτοκίνητα αντιμετωπίστηκαν με διαμαρτυρίες και διαμάχες από τα κινήματα των πολιτών. Ο σχεδιασμός του «Lower Manhattan Expressway», με επικεφαλής τον Robert Moses, είναι ένα εμβληματικό παράδειγμα από τη δεκαετία του 1960. Ένα κίνημα πολιτών αντιτάχθηκε στα σχέδιά του κατά τις αρχές

της δεκαετίας του '60. Η ηγέτιδά του ήταν η Jane Jacobs, η οποία αργότερα έγινε ένα από τα κορυφαία μέλη της ακαδημαϊκής κοινότητας όσον αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό, ενώ το βιβλίο της «Ο θάνατος και η ζωή μεγάλων Αμερικανικών πόλεων» λαμβάνει σημαντική αναγνώριση εδώ και δεκαετίες.

Η Ευρωπαϊκή διαδικασία των ΣΒΑΚ αποσκοπεί στην αντικατάσταση του παραδοσιακού σχεδιασμού της κινητικότητας, προωθώντας το σχεδιασμό «από την κορυφή προς τη βάση» αντί συν-δημιουργικών προσεγγίσεων για τη διεύρυνση του πεδίου των οδικών παρεμβάσεων (από τα μεγάλα έργα οδικών υποδομών στις υπηρεσίες πολυτροπικών μεταφορών) με ταυτόχρονη συμμετοχή διαφόρων φορέων και κινήματων πολιτών.

Εκτός από την εύρεση της κατάλληλης επιχειρησιακής μορφής, μια θεμελιώδης προϋπόθεση για την επιτυχία φαίνεται να είναι η δημιουργία «αμοιβαίας εμπιστοσύνης» μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών: πολιτικών, τοπικής / περιφερειακής / κρατικής διοίκησης και πολιτών.



Πώς λειτουργεί

Οι νέοι ρόλοι στις συν-δημιουργικές διαδικασίες σχεδιασμού απαιτούν νέες μορφές δομών, όπως τα «σύμφωνα κινητικότητας» μεταξύ των εταιρών της διαδικασίας και την ανάπτυξη εργαστηρίων σχεδιασμού που περιλαμβάνουν εμπειρογνώμονες, πολίτες και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς, όπως οι τοπικές επιχειρήσεις. Στα πλαίσια ενός συμφώνου κινητικότητας, υπάρχει η ανάγκη για την δημιουργία νέων αρμοδιοτήτων μεταξύ όλων των συμμετεχόντων στο σχεδιασμό. Το έγγραφο περιγραφής καινοτομίας του PROSPERITY 1 «Η πλήρης χρηματοδότηση

των μελετών ως μέσο ανάπτυξης εναλλακτικών λύσεων για τις έννοιες του κυβερνητικού σχεδιασμού» περιγράφει την ανάγκη και τους πιθανούς τρόπους με τους οποίους τα κινήματα των πολιτών θα μπορούσαν να αναπτύξουν την εμπειρογνωμοσύνη τους ώστε συμμετέχουν πλήρως στη διαδικασία αυτή ως εταίροι, όχι μόνο στις περιγραφές των προβλημάτων αλλά και στις λύσεις για την κινητικότητα.

Μια συνολική συμφωνία σχετικά με τη διαδικασία της αστικής κινητικότητας είναι απαραίτητη ώστε να αποφευχθεί η μη δομημένη ή περιορισμένη συμμετοχή των συμμετεχόντων. Για να δείξου-



με πώς θα μπορούσε να λειτουργήσει κάτι τέτοιο, θα συζητήσουμε πώς η Αμβέρσα εφάρμοσε αυτή την προσέγγιση και χρησιμοποίησε ένα σύμφωνο μεταξύ των βασικών εταιρών (περιφερειακή και τοπική κυβέρνηση, διοικήσεις και ομάδες πολιτών). Το σύμφωνο περιέγραφε τις συνολικές φιλοδοξίες για την κινητικότητα και τις διαφορετικές μορφές συνεργασίας. Δημιουργήθηκαν πλατφόρμες εργασίας, εκτός από το επίπεδο των πολιτικών αποφάσεων (πολιτικοί, ανώτερη διοίκηση και ηγέτες των κινήματων των πολι-

τών), για τα διαφορετικά σχεδιαστικά και στρατηγικά θέματα των έργων. Οι πλατφόρμες περιλάμβαναν επίσης ανοικτές διαδικτυακές συζητήσεις, καθώς και συναντήσεις οι οποίες συγκέντρωσαν τη συμμετοχή των ενδιαφερόμενων πολιτών.

Μια συνεργατική διαδικασία σχεδιασμού χρειάζεται ανοιχτή στάση έτσι ώστε οι πρωτοβουλίες να μπορούν να αναπτυχθούν με την πάροδο του χρόνου. Ωστόσο, αυτή η διαδικασία απαιτεί

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

ηγέτες. Στην Αμβέρσα ο ρόλος του «αντιπροσώπου» δημιουργήθηκε για το σκοπό αυτό, για να προεδρεύει σε συναντήσεις και να διοργανώνει τη συνεργατική διαδικασία.

Ποιος επωφελείται από τη συν-δημιουργική διαδικασία;

Τα οφέλη της συν-δημιουργίας στις διαδικασίες σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας είναι καθιερωμένα και υπερβαίνουν το πεδίο εφαρμογής αυτού του εγγράφου καινοτομίας. Στον επιχειρηματικό κόσμο είναι ευρέως γνωστό² ότι οι συν-δημιουργικές πρωτοβουλίες επιτρέπουν σε μια επιχείρηση να δημιουργήσει πιο ελκυστικά προϊόντα για τους πελάτες της, να ξεπεράσει τους ανταγωνιστές της και, κατά συνέπεια, να επιτύχει μια καλύτερη θέση στην αγορά. Επομένως, είναι προφανές ότι η ύπαρξη ενός πιο ελκυστικού, καινοτόμου και ισχυρού σχεδίου αστικής κινητικότητας και αντίστοιχων έργων θα πρέπει να είναι υψίστης σημασίας για μια πόλη. Οι υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής μπορούν να αποκομίσουν μεγάλα κέρδη χρησιμοποιώντας καλά οργανωμένες συν-δημιουργικές διαδικασίες για την παροχή σχεδίων και έργων υψηλότερης ποιότητας. Τα μελλοντικά οφέλη για τους πολίτες από την απόκτηση καλύτερων, ειδικά προσαρμοσμένων σχεδίων και έργων είναι προφανή.

Αξιοπιστία της συν-δημιουργίας

Η αξιοπιστία των κινήματων πολιτών θα αυξηθεί αν μπορούν να επιδείξουν επικοινωνιακή συμβολή στο σχεδιασμό της κινητικότητας. Η δύναμη των ισχυρών στόχων και οραμάτων για την κινητικότητα που επικεντρώνεται στους ανθρώπους, τους ποιοτικούς δημόσιους χώρους και δρόμους δεν πρέπει να υποτιμάται. Η αξιοπιστία των κινήματων των πολιτών θα αυξηθεί όταν οι στόχοι, τα οράματα και τα σχέδια που δημιουργούν γίνουν πραγματικότητα, από τις δημόσιες αρχές που είναι τελικά υπεύθυνες για την παράδοσή τους.

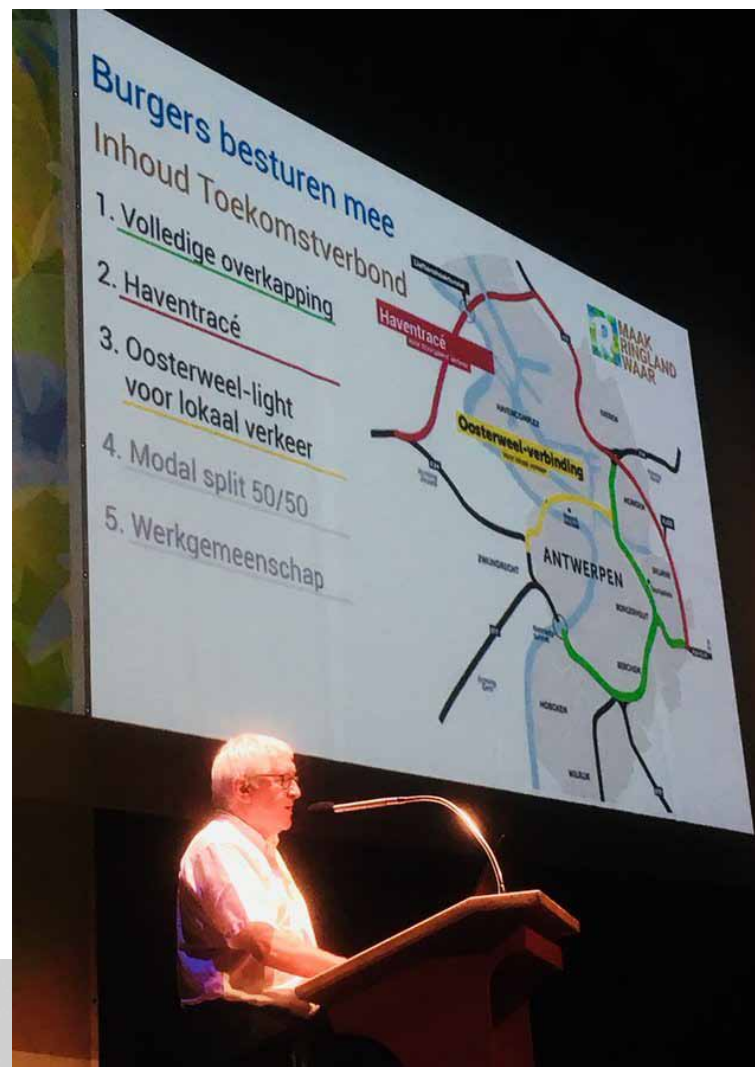
Η συν-δημιουργική διαδικασία μπορεί επίσης να συμβάλει στη βελτίωση της αξιοπιστίας της πόλης ή των δημόσιων αρχών. Εάν οι πολιτικοί μπορούν να δείξουν ότι ενστερνίζονται τους πολίτες που εκπροσωπούν, οι διοικητικές αρχές που υιοθετούν συν-δημιουργικές διαδικασίες

μπορεί να είναι σε θέση να βελτιώσουν την εικόνα τους, ότι δηλαδή αποτελούν γραφειοκρατικές και τεχνοκρατικές οργανώσεις.

Επιλογές πολιτικής για τις πόλεις

Οι τοπικές κυβερνήσεις οι οποίες αποφασίζουν «μέσω διαβούλευσης με τα κινήματα των πολιτών», που είναι καλά οργανωμένα και έχουν εδραιώσει ένα πλαίσιο συν-δημιουργίας για την αστική κινητικότητα, μπορούν να δημιουργήσουν μια διαδικασία για τη συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό και να αναπτύξουν νέες οπτικές οι οποίες θα αφήνουν πίσω τις προσανατολισμένες προς το αυτοκίνητο προσεγγίσεις για να δώσουν τη δυνατότητα σε προσεγγίσεις που βασίζονται στον άνθρωπο να επικρατήσουν.

Επιπλέον, εάν τα κινήματα των πολιτών εμπλέκονται περισσότερο στις συν-δημιουργικές διαδικασίες, αντί να σχεδιάζουν τον τρόπο με τον οποίο θα εκφράσουν την αντιπαράθεσή τους, τότε η αποτελεσματικότητα της διαδικασίας σχεδιασμού ενδέχεται να βελτιωθεί καθώς μπορεί να αρθεί η ανάγκη των πολιτών να αντιταχθούν.



ΑΜΒΕΡΣΑ: Ένα παράδειγμα καλών πρακτικών

Στις 15 Μαρτίου 2017 υπογράφηκε ένα σύμφωνο μεταξύ των περιφερειακών και τοπικών αυτοδιοικήσεων, των οργανισμών τους και των τριών κυριότερων κινημάτων πολιτών. Η υπογραφή του συμφώνου έλαβε χώρα έπειτα από περισσότερα από 20 χρόνια αντιδράσεων για ένα μεγάλο οδικό έργο, την ολοκλήρωση του περιφερειακού αυτοκινητόδρομου της Αμβέρσας (μέρος του δικτύου TEN-T).

Τα τρία κινήματα πολιτών έχουν διαφορετικές ανησυχίες και υπόβαθρα:

- Ο οργανισμός «Straten Generaal» χρησιμοποιεί αποτελεσματικές νομικές ενέργειες προκειμένου να συμμετέχει στη διαδικασία σχεδιασμού. Έχει διεξαγάγει με επιτυχία προσφυγές στο Ανώτατο Δικαστήριο με βάση επιφυλάξεις σχετικά με την αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, γεγονός το οποίο καθυστέρησε την πρόοδο του έργου.
- Η Ademloos είναι μια ομάδα η οποία δημιουργήθηκε από έναν πρώην διευθύνοντα σύμβουλο μιας κορυφαίας εταιρίας μάρκετινγκ στο Βέλγιο. Με τη βοήθεια των άλλων κινήματων, συνέταξαν ένα αίτημα για δημοψήφισμα σχετικά με το έργο και το 60% του πληθυσμού της Αμβέρσας απέρριψε το αποδεκτό σχέδιο του έργου.
- Το Ringland είναι ένα κίνημα που δημιουργήθηκε για να εκφράσει ένα εναλλακτικό όραμα για την περιοχή του περιφερειακού αυτοκινητόδρομου. Προβλέπει ένα έργο όπου η περιφερειακή οδός είναι καλυμμένη και η περιοχή παραμένει πράσινη. Οι συναντήσεις των μελών του προσελκύουν περισσότερους από 1000 πολίτες οι οποίοι παρευρίσκονται για να ακούσουν και να συζητήσουν τα σχέδιά τους.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της συν-δημιουργικής διαδικασίας της Αμβέρσας είναι η ισχυρή εκπροσώπηση και οργάνωση των κινήματων των πολιτών πριν από την υπογραφή του συμφώνου.

Το σύμφωνο προετοιμάστηκε από κοινού με μια συν-δημιουργική διαδικασία που αφορούσε τα κινήματα των πολιτών, υπό την ηγεσία ενός διαμεσολαβητή. Ο διαμεσολαβητής Alexander D'Hooghe διορίστηκε από τη Φλαμανδική κυβέρνηση ύστερα από μια αυστηρή διαδικασία για την εύρεση ενός ατόμου το οποίο θα αντιλαμβάνεται πολύπλοκα ζητήματα πολεοδομικού σχεδιασμού και θέματα σχεδιασμού έργων και πιο συγκεκριμένα θα διαθέτει σημαντικές διαπραγματευτικές δεξιότητες για τη διαχείριση πολύπλοκων αντιτιθέμενων απόψεων.

Εκπόνησε μια έκθεση που επικεντρώθηκε στο πιο αμφισβητούμενο έργο, τον εσωτερικό περιφερειακό αυτοκινητόδρομο, ως βάση για την επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων των κινήματων των πολιτών. Η έκθεση αυτή ήταν διαφορετική από τις προηγούμενες προτάσεις που υπέβαλε η κυβέρνηση, οι οποίες αφορούσαν μόνο εν μέρει τις απόψεις των κινήματων των πολιτών.

Το «Σύμφωνο για το Μέλλον» προβλέπει στρατηγικά στοιχεία του Σχεδίου Κινητικότητας για την Αμβέρσα τα οποία συμφωνούνται από όλα τα μέρη ως εξής:

- Ένας εφαιπτόμενος αυτοκινητόδρομος στη βόρεια πλευρά της πόλης (εν μέρει νέα κατασκευή) για την διερχόμενη κυκλοφορία και τις μετακινήσεις που σχετίζονται με τις μεταφορές.
- Η αμφισβητούμενη ελλείπουσα σύνδεση της εσωτερικής περιφερειακής οδού θα κατασκευαστεί, αλλά θα υποβαθμιστεί σε αστική, αντί για διεθνή οδό. Η Φλαμανδική κυβέρνηση και η Λιμενικές Αρχές θα διαθέσουν 1,25 δισεκατομμύρια ευρώ για την κάλυψη της εν λόγω περιφερειακής οδού.
- Μια φιλόδοξη αύξηση του μεριδίου από 70% (μετακίνηση με αυτοκίνητο) / 30% (άλλοι τρόποι μετακίνησης) στην πόλη σε 50/50 έως το 2030, καθώς και καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας για τη δημιουργία μιας πιο βιώσιμης πόλης.

Ένα Σχέδιο Κινητικότητας για την περιοχή το οποίο θα περιγράφει τα σημαντικότερα έργα θα συμπεριληφθεί ως μέρος του συμφώνου.

Οι ακόλουθες πλατφόρμες δημιουργήθηκαν ούτως ώστε να συμπεριληφθούν στο Σύμφωνο για το Μέλλον:

- **Πλατφόρμα για το επίπεδο αποφάσεων:** Αυτή η πλατφόρμα περιλαμβάνει εκπροσώπους του υπουργού και του δημάρχου, επικεφαλής των διοικήσεων και των σχετικών έργων, καθώς και τους ηγέτες των τριών κινημάτων των πολιτών. Η σταδιακή διαβούλευση με αυτόν τον τρόπο κατευθύνει τη συνολική πρόοδο του Συμφώνου.
- **Πλατφόρμες εργασίας:** Αυτές οι πλατφόρμες αναπτύσσουν περαιτέρω το Σχέδιο Κινητικότητας, τον σχεδιασμό του αυτοκινητοδρόμου, την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του ελλείποντος συνδέσμου και του αστικού σχεδιασμού της εσωτερικής περιφερειακής οδού.

Κάθε πλατφόρμα περιλαμβάνει έναν κυβερνητικό εκπρόσωπο και έναν συμπρόεδρο από τα κινήματα των πολιτών. Στο πλαίσιο της πλατφόρμας εργασίας συμμετέχουν εμπειρογνώμονες από τις διοικήσεις καθώς και εξωτερικοί εμπειρογνώμονες, οι οποίοι διορίζονται από τα αστικά κινήματα. Παρουσιάζουν ανασκοπήσεις των εγγράφων εργασίας, των σχεδίων και των εκθέσεων από συμβούλους και εταιρείες αστικού σχεδιασμού που διορίζονται από την κυβέρνηση. Σε αυτή τη βάση, το έργο των συμβούλων κατευθύνεται με τη σταδιακή χρήση κοινών αποφάσεων της ομάδας συντονισμού.

Έχει περάσει ενάμιση χρόνος από την έναρξη αυτής της διαδικασίας και μέχρι τώρα έχει λάβει θετική ανατροφοδότηση από τους πολιτικούς και τα κινήματα των πολιτών. Ωστόσο, καμία από τις πλατφόρμες εργασίας δεν έχει παραδώσει ακόμη τελικά έγγραφα σχεδιασμού, τα οποία πρέπει να εγκριθούν από την κυβέρνηση.

Ο ρόλος των πολιτών στο πλαίσιο του Συμφώνου για το Μέλλον έχει εξελιχθεί με τρεις τρόπους:

- **Ομάδες δράσης των πολιτών:** Διοργανώθηκε μια σειρά ανοικτών συναντήσεων για να εξηγηθεί η κατάσταση στους ενδιαφερόμενους πολίτες και να ελεγχθεί σε ποιο βαθμό υπήρξε υποστήριξη για το σχεδιασμό που βρίσκεται σε εξέλιξη.
- **Κέντρα τεχνογνωσίας των πολιτών:** Η θέση των κινημάτων των πολιτών υποστηρίζεται από ακαδημαϊκούς, εξωτερικούς εμπειρογνώμονες και επιστημονικό συμβούλιο (βλ. Σύντομη περιγραφή καινοτομίας του PROSPERITY: Πλήρης χρηματοδότηση των μελετών ως εργαλείο για την ανάπτυξη εναλλακτικών λύσεων για τις έννοιες του κυβερνητικού σχεδιασμού).
- **Συνεργάτης συν-δημιουργίας:** Κατά τη διαδικασία σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας που οργανώνει η κυβέρνηση.

Είναι πολύ νωρίς σε αυτό το στάδιο να κρίνουμε εάν το Σύμφωνο για το Μέλλον αποτελεί επιτυχία ή αποτυχία. Ωστόσο, το παράδειγμα της Αμβέρσας φαίνεται να είναι ένα από τα πιο εκτεταμένα όσον αφορά τις διαδικασίες σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη. Ο προϋπολογισμός για την ολοκλήρωση του περιφερειακού αυτοκινητόδρομου, συμπεριλαμβανομένης της προσαρμογής, εκτιμάται σε 4,50 δισεκατομμύρια ευρώ (3,25 δισεκατομμύρια ευρώ για την οδική υποδομή και τις σήραγγες και 1,25 για την προσαρμογή) και χρηματοδοτείται από τη Φλαμανδική κυβέρνηση. Η κατασκευή θα διαρκέσει, σύμφωνα με τον προγραμματισμό, από το 2019 έως το 2026. Τα άλλα έργα που καλύπτονται από το Μελλοντικό Σύμφωνο θα διπλασιάσουν αυτόν τον προϋπολογισμό. Είναι σαφές ότι η εκπλήρωση των στόχων των προγραμματισμένων έργων θα απαιτήσει προσπάθειες από τις τωρινές αλλά και από τις επόμενες γενιές, όχι μόνο για την οικοδόμηση των σχετικών υποδομών αλλά και για τη διαδικασία σχεδιασμού.

Συγγραφέας

Καθηγητής Dirk Lauwers

afdeling Mobiliteit en ruimtelijke - Κέντρο για την
Κινητικότητα και τον Χωροταξικό Σχεδιασμό

Sint-Pietersnieuwstraat 41 b2

9000 Γάνδη, Βέλγιο

Τηλέφωνο: 0032 475 6565 20

e-mail: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

ΑΠΟΠΟΙΗΣΗ ΕΥΘΥΝΗΣ: Η αποκλειστική ευθύνη για το περιεχόμενο αυτής της δημοσίευσης ανήκει στους συγγραφείς. Δεν αντικατοπτρίζει απαραίτητα τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν ευθύνεται για οποιαδήποτε πιθανή χρήση των πληροφοριών που περιέχονται σε αυτό το φυλλάδιο. Όλες οι εικόνες παρέχονται από τους αντίστοιχους συνεργάτες (εκτός εάν σημειώνεται διαφορετικά) και έχουν εγκριθεί για αναπαραγωγή σε αυτή τη δημοσίευση.



Η πρωτοβουλία CIVITAS PROSPERITY έλαβε χρηματοδότηση από το πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας Ορίζοντας 2020 της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της συμφωνίας επιχορήγησης αριθ. 690636.