



Pri načrtovanju mobilnosti soustvarjalni procesi, v katere so vključeni različni deležniki, vse bolj nadomeščajo pristop od zgoraj navzdol. Začeli so se s civilnimi gibanji, kot so akcijske skupine, ki so nasprotovala (mestnim) vladnim načrtom in projektom, ter se razvili v procese, pri katerih deležniki ali partnerji skupaj iščejo rešitve za izzive mobilnosti. Pri tem sodelujejo pri oblikovanju novih vizij, scenarijev prihodnje mobilnosti in novih projektnih konceptov.

### Opis problema

Že desetletja imajo k avtomobilom usmerjeni projekti gradnje mestnih cest opravka s protesti in nasprotovanji različnih civilnih gibanj. Eden najbolj znanih primerov je nasprotovanje načrtu Roberta Mosesa za gradnjo hitre ceste »Lower Manhattan Expressway« v New Yorku v zgodnjih 60. letih prejšnjega stoletja. Na čelu civilnega gibanja je bila Jane Jacobs, ki je kasneje postala ena vodilnih teoretičark urbanizma, njena knjiga »Smrt in življenje velikih ameriških mest« (The death and life of great American cities) pa je še desetletja ostala zelo vplivna.



Cilj evropskega procesa oblikovanja celostnih prometnih strategij (CPS) je nadomestiti staro šolo načrtovanja mobilnosti, za katero je bil značilen pristop od zgoraj navzdol, s soustvarjalnimi pristopi, ki omogočajo, da se poleg velikih projektov cestne infrastrukture v načrtovanje vključijo tudi storitve multimodalne mobilnosti, pri oblikovanju katerih sodelujejo različni deležniki in civilna gibanja.

Zdi se, da je poleg iskanja primerne oblike sodelovanja temeljni pogoj za uspešnost takšnega pristopa vzpostavitev »medsebojnega zaupanja« med vsemi vpletenimi stranmi: politikami, mestno/regionalno/državno upravo in državljani.



### Kako deluje

Nove vloge v soustvarjalnih procesih načrtovanja zahtevajo nove oblike načrtovanja, kot so »zaveze za mobilnost« med partnerji v procesu ter razvoj laboratorijev za načrtovanje in oblikovanje, ki vključujejo strokovnjake, pa tudi državljane in druge deležnike, kot so lokalna podjetja. Pri zavezah za mobilnost je treba na novo določiti pristojnosti vseh udeležencev pri načrtovanju. Dokument projekta PROSPERITY z naslovom »Kratka predstavitev inovacije: Množično financiranje študij kot instrument za razvoj

alternativ vladnim konceptom načrtovanja« opisuje potrebo in načine, kako bi civilna gibanja lahko razvila svoje strokovno znanje, da bi v tem procesu sodelovala kot polnopravni partner in s tem prispevala ne le k opredelitvi težav, ampak tudi k rešitvam na področju mobilnosti.

Da bi se izognili nestrukturiranemu ali omejenemu vključevanju deležnikov, je potreben splošni dogovor o načrtovanju mobilnosti v mestih. Kot primer bomo prikazali, kako so v Antwerpnu sprejeli in uresničevali zavezo med ključnimi partnerji (regionalno in mestno vlado, različnimi upravami in skupinami državljanov). Zaveza je opredelila splošne cilje in različne oblike sodelo-

vanja na področju mobilnosti. Oblikovane so bile delovne platforme za različna vprašanja v zvezi z načrtovanjem in strateškimi projekti, razen na ravni političnih odločitev (politiki, vrh uprave in vodje civilnih gibanj). Te so vključevale tudi odprte razprave na spletu in srečanja, pri katerih so sodelovali tudi zainteresirani državljani.

Za sodelovalno načrtovanje je potrebna odprtost, da se pobude od spodaj navzgor lahko sčasoma razvijejo, vendar mora biti ta proces voden. V Antwerpnu so v ta namen uvedli funkcijo »skrbnika«, ki je vodil sestanke in organiziral sodelovalni proces.



## Komu koristi soustvarjalni proces

Koristi soustvarjanja pri načrtovanju mobilnosti v mestih so dobro znane in presegajo okvir te kratke predstavitve. V zasebnem sektorju je znano, da pobude za soustvarjanje podjetju omogočajo, da ustvari privlačnejše izdelke za stranke, to pa mu daje prednost pred tekmeči in zagotavlja boljši položaj na trgu. Zato se zdi očitno, da bi si tudi mesto moralo prizadevati za čim bolj privlačen, inovativen in temeljit načrt

mestne mobilnosti. Oblikovalcem politike lahko dobro organizirani soustvarjalni procesi zelo koristijo pri izdelavi kakovostnejših načrtov in projektov. Nedvomno pa koristijo tudi državljanom, saj bodo v prihodnosti dobili boljše, njim bolj prilagojene projekte in načrte.

## Kredibilnost soustvarjanja

Kredibilnost civilnih gibanj se bo povečala, če bodo lahko pokazala konstruktiven prispevek k

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

načrtovanju mobilnosti. Prav tako ne gre podcenjevati privlačne moči velikih zgodb in vizij o mestni mobilnosti, osredotočeni na ljudi, ter o prostorih in ulicah, ki jih odlikuje visokokakovostno oblikovanje. Kredibilnost civilnih gibanj se bo povečala tam, kjer bodo zgodbe, vizije in načrti, ki jih ustvarjajo, postali resničnost, seveda pa končno odgovornost za to nosijo javni organi.

Soustvarjalni proces lahko pomaga izboljšati kredibilnost mestne oblasti ali javnih organov. Če bodo politiki pokazali, da imajo posluš za državljane, ki jih zastopajo, bodo upravni organi z vključitvijo soustvarjalnih procesov v svoje delovanje lahko popravili svojo podobo pri ljudeh, ki jih pogosto dojemajo kot birokratske in tehnokratske.

### Možne mestne politike

Mestne oblasti lahko »v posvetovanju« z dobro organiziranimi civilnimi gibanji, ki so formalizirala okvir za soustvarjanje na področju mestne mobilnosti, oblikujejo postopke za vključevanje državljanov v načrtovanje in tako razvijajo nove perspektive, ki se ne opirajo več na k avtomobilom usmerjene pristope od zgoraj navzdol, temveč odpirajo pot pristopom, osredotočenim na ljudi.

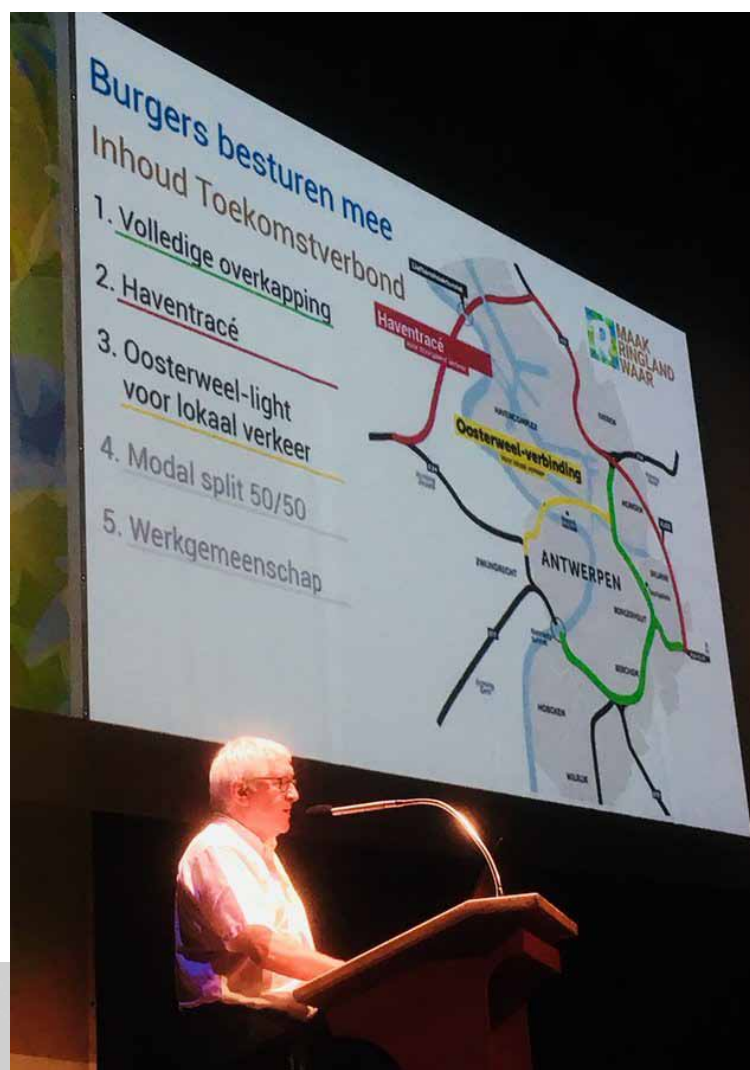
Če se poleg tega civilna gibanja bolj vključijo v soustvarjalne procese, namesto da se osredotočajo na nasprotovanje ali tožbe, lahko postane tudi proces načrtovanja učinkovitejši, saj državljani nimajo več potrebe po nasprotovanju.

### ANTWERPEN: primer dobre prakse

Zaveza med regionalno in mestno vlado ter njihovimi agencijami in tremi vodilnimi civilnimi gibanji je bila podpisana 15. marca 2017, po več kot 20-letnem nasprotovanju glavnemu mestnemu cestnemu projektu: dokončanju gradnje antwerpenske avtocestne obvoznice (ki je del omrežja TEN-T).

Omenjena tri civilna gibanja imajo različne interese in ozadja:

- Straten Generaal je organizacija, ki z učinkovitimi tožbami posega v proces načrtovanja. Uspešni so bili s pritožbami, naslovljenimi na višje sodišče na podlagi presoje vplivov na okolje, ki so ustavile napredovanje projekta.
- Ademloos (»težko dihanje«) je skupina, ki se je oblikovala okoli nekdanjega generalnega direktorja vodilnega marketinškega podjetja v Belgiji. Skupaj z drugimi civilnimi gibanji so pripravili peticijo za referendum o projektu, na katerem je 60 % prebivalcev Antwerpna zavrnilo že odobreni projektni načrt.
- Ringland je gibanje, nastalo z namenom prave alternativne vizije za območje obvoznice. Zasnovali so projekt, pri katerem obvoznica poteka pod zemljo, območje nad njo pa ostaja zeleno. Njihovih srečanj, na katerih predstavljajo svoje načrte in o njih razpravljajo, se je udeležilo že več kot 1000 državljanov.



Pomembni značilnosti soustvarjalnega procesa v Antwerpnu sta bili močna zastopanost in dobra organiziranost civilnih gibanj pred podpisom zaveze.

Zavezo so pripravili skupaj v sodelovalnem procesu, v katerega so bila vključena civilna gibanja, vodil pa ga je mediator, imenovan »kurator«, Alexander D'Hooghe. Mediatorja je imenovala flamska vlada po strogem postopku, pri čemer so iskali osebo, ki razume kompleksna vprašanja urbanističnega načrtovanja in oblikovanja projektov ter, kar je še posebej pomembno, ima pogajalske spretnosti za usklajevanje zapletenih nasprotnih stališč.

Kot podlago za dogovor med deležniki, vključno s civilnimi gibanji, je pripravil poročilo o zaželenih rešitvah, ki se je osredotočalo na najspornejši projekt, to je notranjo obvoznico. Poročilo se je razlikovalo od prejšnjih možnosti, ki jih je predlagala vlada in v katerih so bila stališča civilnih gibanj le delno upoštevana.

»Zaveza za prihodnost« določa strateške elemente CPS mesta Antwerpen, s katerimi se strinjajo vse strani:

- tangencialna avtocesta severno od mesta (delno novogradnja) za tranzitni promet v smeri vzhod–zahod in promet, povezan s pristaniščem;
- sporni manjkajoči del notranje obvoznice bo zgrajen, vendar bo deklasiran iz mednarodne v mestno avtocesto, flamska vlada in pristaniška uprava pa bosta namenili 1,25 milijarde EUR za pokritje te obvoznice;
- ambiciozna sprememba razmerja med potovalnimi načini na območju mesta s 70 : 30 (70 % avtomobilski promet in 30 % drugi potovalni načini) na 50 : 50 do leta 2030 ter upravljanje tranzitnega prometa, da bi mesto postalo prijetnejše za bivanje.

Sestavni del zaveze bo tudi CPS za regijo, v kateri so opredeljeni ključni projekti.

Za potrebe Zaveze za prihodnost so bile oblikovane naslednje platforme:

- **Platforma na ravni odločanja:** vključuje predstavnike ministrstva in županovega urada, vodje uprav in zadevne projektne agencije ter vodje treh mestnih civilnih gibanj. Postopna posvetovanja na tej ravni usmerjajo splošni napredek pri izvajanju Zaveze za prihodnost.
- **Delovne platforme:** ukvarjajo se z nadaljnjim razvojem regionalne CPS, načrtovanjem avtoceste, presojo vplivov na okolje manjkajočega dela notranje obvoznice in urbanističnim oblikovanjem območja pokritega dela obvoznice.

Vsaka platforma ima v svoji sestavi predstavnika vlade in sopredsednika iz vrst civilnih gibanj. V okviru delovnih platform sodelujejo strokovnjaki iz uprav in zunanji strokovnjaki, ki jih imenujejo mestna civilna gibanja. Ti pregledujejo delovne dokumente, načrte ter poročila svetovalcev in podjetij za urbanistično projektiranje, ki jih je imenovala vlada. Na podlagi tega skupna usmerjevalna skupina usmerja delo svetovalcev.

V letu in pol od njegovega začetka je ta proces že deležen pozitivnih odzivov politikov in civilnih gibanj. Vendar nobena delovna platforma še ni predložila dokončnih načrtov ali projektne dokumentacije, ki jih mora odobriti vlada.

Vloga civilnih gibanj se je v okviru Zaveze za prihodnost razvijala v tri smeri:

- **Akcijske skupine državljanov:** organizirali so vrsto odprtih srečanj, da bi zainteresiranim državljanom pojasnili stanje in preverili, kolikšna je njihova podpora za načrtovanje, ki poteka.
- **Ekspertni centri državljanov:** civilnim gibanjem pomagajo akademiki, zunanji strokovnjaki in znanstveni odbor (glejte dokument projekta PROSPERITY z naslovom »Kratka predstavitev inovacije: Množično financiranje študij kot instrument za razvoj alternativnih vladnim načrtovalskim konceptom).

- **Partner pri soustvarjanju:** v procesu načrtovanja mobilnosti v mestih, ki ga organizira vlada.

Na tej stopnji je še prezgodaj presojati o uspešnosti ali neuspešnosti Zaveze za prihodnosti. Vendar se zdi, da je primer Antwerpna eden najbolj daljnosežnih procesov načrtovanja mestne mobilnosti v Evropi. Proračun za dokončanje obvoznice, vključno z njenim pokritjem, je ocenjen na 4,5 milijarde EUR (3,25 milijarde EUR za cestno infrastrukturo in predore ter 1,25 za pokritje), financira pa ga flamska vlada. Načrtovana gradnja naj bi potekala v letih 2019–2026. Drugi projekti, zajeti v Zavezo za prihodnost, bodo ta proračun še podvojili. Jasno je, da bo obseg načrtovanih projektov zahteval transgeneracijska prizadevanja, ne le za njihovo gradnjo, temveč tudi za proces načrtovanja.

## Avtor

### Prof. Dirk Lauwers

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

[www.sump-network.eu](http://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 neat-sako už čia pateiktos informacijos panaudojimą. Grafinė medži-aga 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