



# PROSPERITY



## MOKYMŲ TEMOS SANTRAUKA

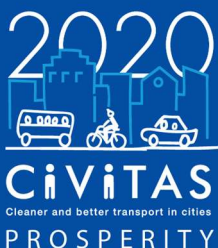
Informacijos skleidimas ir  
sinteresuotų šalių įtraukimas  
DJMP procese

Atsakingas autorius: Fred DOTTER | Mobiel 21

Bendraautorius: Patrick AUWERX | Mobiel 21

Data: 19.09.2017

Būklė: Galutinė



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION



# 1 Gyventojų ir suinteresuotų šalių įtraukimas

Šiame skyriuje pateikiama informacija ir kritiniai apmąstymai apie dalyvavimą bei jo svarbą planuojant darnų judumą mieste.

## Kodėl, planuojant darnų judumą mieste, yra svarbu įtraukti visuomenę?

Visuomenės dalyvavimas miesto planavimo veikloje nėra nei naujas reiškinys, nei nauja pilietinė atsakomybė. Daugelyje vietovių, ypač senųjų Europos Sąjungos šalių miestuose, galioja nusistovėjusi praktika bei taisyklės, nurodančios, jog gyventojai turi dalyvauti visuose didesniuose statybos projektuose. Be to, galima rasti nemažai dalyvavimo pavyzdžių, kuomet kilus diskusijoms su suinteresuotomis šalimis bei joms dažniausiai išsakant prieštaringas pozicijas, statybų projektai buvo pakeisti ar buvo pasiekta kitų sėkmingų rezultatų. Svarbiausi klausimai, susiję su darnaus judumo miestuose planavimu – kuriam būtinai ilgalaikiai sprendimai, ekologinių, ekonominių bei socialinių poreikių ir interesų suderinimas – yra ar (ir kiek) visuomenės dalyvavimas dažnėja? Pakankamai naujas dalyvavimo aspektas – naujų medijų atsiradimas, kurių pagalba žmonės galima informuoti bei sulaukti jų atsiliepimų bent kuriuo metu ir bent kurioje vietoje, pavyzdžiui, pasinaudojant socialine žiniasklaida ar specialiai tam sukurtais forumais. Vis dėlto, šiuo metu nėra bendros ir sistemiškos dalyvaujamosios kultūros, kurią vieningai priimtų visos dalyvaujančios šalys bei kuri būtų aktyviai naudojama visose visuomenėse.

Todėl šiandieninėje Europoje būtinas naujas strateginis tvaraus transporto planavimo požiūris, kurio neatsiejama dalimi taptų aktyvus visuomenės dalyvavimas. Transporto sistemos planavimas ir transporto srityje taikomos priemonės itin dažnai sukelia prieštaringas diskusijas miesto bendruomenėje. Darnaus judumo mieste planavimas, skatinamas Europos Komisijos, remiasi ankstyvo visuomenės įtraukimo principu, t.y. visuomenę skatinama įtraukti vos pradėjus planuoti transporto sistemą, o ne tuomet, kai planai jau beveik parengti ir juose galimi tik nežymūs pokyčiai. Būtent todėl vietos valdžios institucijos turi pateikti reikiamą informaciją šios itin specializuotos ir sudėtingos temos atviroms diskusijoms bei pasiruošti įtraukti visuomenę į planavimo procesus. Tuo pačiu, suinteresuotų šalių įtraukimo praktika Europoje yra labai skirtinga ir kai kuriais atvejais, ypač naujosiose šalyse narėse, netgi nėra gerai žinoma ką reiškia „piliečių dalyvavimas sprendimų priėmime“, nes, trūkstant patirties, visuomenė dažniausiai yra tik informuojama apie pasiekimus.

Viena pagrindinių priežasčių, kodėl visuomenė turėtų būti įtraukiama yra tai, jog šio proceso metu surenkamos žinios yra itin vertingos rengiant darnaus judumo mieste planą. Daugelyje šaltinių dalyvavimas yra suprantamas kaip žinių tobulinimas, o tai tik patvirtina per pastaruosius 20 metų atsiradusių dalyvavimą skatinančių požiūrių naudą.

Kaip teigia Glass (1979), visuomenės dalyvavimui keliami penki pagrindiniai tikslai: pasikeitimas informacija, švietimas, paramos skatinimas, pagalba priimant sprendimus bei visuomenės atstovavimas. Dalyvavimo planavimo procese privalumai, anot Krause (2014), yra šie:

- Sprendimų priėmimo procesas tampa skaidresniu.
- Padidėja visuomenės ir valdžios institucijų tarpusavio supratimas.
- Atsižvelgiama į kasdienio gyvenimo žinias, rūpesčius ir idėjas.
- Patobulinama žinių bazė.
- Planuojami pokyčiai yra vertinami palankiau ir lengviau priimami visuomenėje.

Nors suinteresuotų šalių įtraukimas yra gana įprasta praktika, tačiau planavimo procese dažniausiai atsižvelgiama tik į tam tikrų interesų grupių nuomonę. Būtent todėl itin svarbu įtraukti

kuo įvairesnių suinteresuotų šalių atstovus bei išklausti visų jų poreikius. Tai pirmiausia siejama su mažiau girdimų grupių lūkesčiais bei reikalavimais, o ne galingomis interesų grupėmis. Tokios grupės yra, pavyzdžiui, etninės mažumos, specialiųjų poreikių turintys asmenys, jaunimas bei vyresnio amžiaus žmonės, mažiau išsilavinę asmenys ar bendrai apatiškos grupės.

Dalyvavimas transporto ir judumo planavimo veikloje yra mažiau ištirtas nei dalyvavimas kitose viešosios politikos planavimo srityse. Vis dėlto, per pastaruosius 20 metų pastebimas pastovus dalyvavimo judumo planavimo veikloje augimas ir didėjantis dėmesys šiai temai. Kaip ir kitose srityse, visuomenės ir suinteresuotų šalių dalyvavimas judumo ir transporto planavimo veikloje, kurioje tenka spręsti itin techninius klausimus, sukelia nemažą įtampą. Todėl labai svarbu sudėtingą techninę informaciją pateikti kuo paprasčiau ir padaryti ją lengvai prieinama. Gyventojai turėtų aptarti transporto ir judumo planus bei įvertinti juos iš skirtingų socialinių, politinių, etninių ir kultūrinių perspektyvų (Bickerstaff and Walker, 2005; Mullen, 2012).

### Apie dalyvavimu pagrįstą judumo planavimą

Pataruoju metu moksliniuose tyrimuose ir planavimo praktikoje kyla diskusijos dėl vis labiau aiškėjančios tendencijos, jog miestuose pamažu pereinama nuo „iš viršaus į apačią“ planavimo prie bendradarbiavimu pagrįsto planavimo. Kadangi šiuo metu miestuose vyksta įvairiausi didelio masto dalyvavimo procesai, dalis ekspertų (pvz., Selle, 2013) tai vadina nauju „dalyvavimo pramogos“ fenomenu (angl. *particitainment*, *participation* + *entertainment*). Tačiau, naujajai dalyvavimo paradigmai taip pat abejojama, nes užtikrinti veiksmingą dalyvavimą transporto planavimo veikloje yra itin sudėtinga ir būtent todėl dauguma anksčiau bandytų įtraukimo metodų nepasiteisino. Dalyvavimu pagrįstas planavimas kelia keletą esminių klausimų:

- Klausimai apie demokratiją: ar dalyvavimas iš tiesų pilnai atitinka demokratijos principus, nes į veiklą dažniausiai įtraukiama tik nedidelė dalis visuomenės ar suinteresuotų šalių (Booth and Richardson 2001)? Ar tai galima vadinti reprezentatyviu sprendimų priėmimu, jei planavimo veikloje aktyviai dalyvauja tik tie, kuriems tiesiogiai daromas poveikis, bei tie, kurie pastoviai lanko organizuojamas diskusijas, t.y. apie 1% visų miesto gyventojų (miestuose, kuriuose yra daugiau nei 50 000 gyventojų; žr. Selle, 2013)?
- Klausimai apie priėmimą: Ar dalyvavimu galima užtikrinti priėmimą? Sudėtingų ir brangių dalyvavimo procesų organizavimas iš teisų negarantuoja, jog darnaus judumo mieste planas ar konkreti transporto politika ir priemonės bus labiau priimtinos visuomenei.
- Klausimai apie kokybę: kai kurie mokslininkai teigia, jog priimtų sprendimų kokybė automatiškai nepagerėja, jei jų priėmimo procese dalyvauja visuomenė. Kai kuriais atvejais ji gali netgi suprastėti, kadangi dažniausiai dalyviams trūksta patirties, be to, turi būti suderinami itin skirtingi interesai (Dietz and Stern, 2008).

Iš kitos pusės, kyla nemažai praktinių klausimų į kuriuos vietos valdžios institucijos turi atsakyti, į planavimo procesus norėdamos įtraukti visuomenę:

- Ką daryti toliau? Kaip procesą tęsti įtraukus suinteresuotas šalis ir visuomenę, pravedus seminarus, internetines konsultacijas ar transporto vizijų kūrimo renginius? Koku būdu gautus rezultatus galima panaudoti sprendimų priėmimo procese?
- Koku būdu diskusijų rezultatai naudojami jau vykstančiame techninio planavimo procese?
- Kaip rasti bendrą, visiems priimtina sprendimą, jei visuomenės reikalavimai ir siūlymai yra nerealistiški, neįgyvendinami ir – svarbiausia – finansiškai neapsimokantys?

Žinoma, yra nemažai klausimų apie dalyvavimu pagrįstą planavimą į kuriuos šiuo metu kol kas nėra atsakymų. Tačiau grįžti prie nedalyvavimo taip pat neįmanoma. Pastarųjų metų planavimo

pavyzdžiai Europoje, kaip kad Štutgarte ar Bukarešte kur dėl prieštarigai vertinamų miesto planavimo projektų kilo masiniai protestai, rodo, kad visuomenei nepriimtinas planavimo procesas gali susilaukti pasipriešinimo ar netgi gali būti sustabdytas. Panaši situacija yra ir kituose Europos miestuose, kuriuose žmonės vis dažniau išreiškia nepasitenkinimą transporto planavimo procesu, jei jis netenkina jų poreikių ir lūkesčių. Ši tendencija būdinga ne tik gyventojams, bet taip pat mokslininkams ir politikams, kurie reikalauja demokratiškesnio sprendimų priėmimo ir visuomenės dalyvavimo planavimo procesuose taip norėdami garantuoti, kad politikų ir privačių kompanijų požiūris atitinka „eilinio gyventojų“ interesus.

Vietos valdžios institucijos turėtų atsižvelgti į šį pastaraisiais dešimtmečiais išryškėjusį poreikį ir užtikrinti, kad tikslinė miesto judumo grupė esantys gyventojai bei suinteresuotosios šalys būtų išgirsti, o į jų požiūrius ir nuomonę būtų atsižvelgta. Be to, dalyvaujantis planavimas padeda šviesti gyventojus ir suinteresuotas šalis apie judumo planavimą pasinaudojant jų žiniomis bei patirtimi, ir pagerina demokratinį sprendimų priėmimą. Bendradarbiavimu pagrįstas planavimas vis dar yra naujas požiūris, todėl visiems jo dalyviams dar reikia daug ko išmokti.

Gyventojų ir suinteresuotų šalių įtraukimas visuose planavimo etapuose gali padėti sukurti veiksmingesnius ir ekonomiškai efektyvius judumo planus bei projektus ir nustatyti prieštarigai vertinamus klausimus dar iki priimančiam sprendimui. Dalyvaujant suinteresuotoms šalims, galima išvengti prieštaravimų bei plano nesėkmių, kadangi planavimo metu jau bus pasiektas susitarimas kaip turėtų būti vykdomas suplanuotas procesas. Dėl to sumažėja išlaidos ir vėlavimas tiek planavimo, tiek įgyvendinimo etapuose. Galų gale, dalyvavimas itin dažnai sustiprina politikų, planuotojų, gyventojų ir suinteresuotų šalių atsakomybės už priimtą sprendimą ir įgyvendinamas priemones jausmą.

*Šaltiniai: Mobil. TUM 2014 „Darnus judumas didmiesčių regionuose“, gegužės 19-20 d., 2014. „Visuomenės ir suinteresuotų šalių įtraukimas: darnaus judumo miestuose planų būtinybė“. Miriam Lindenu, Susanne Böhler-Baedeker | Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH, Clever Str. 13-15, 50688 Cologne, Germany;*

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146514003093>