



# PROSPERITY



## SAŽETAK TEME TRENINGA

### Korištenje javnog prostora & SUMP

Odgovorna autorica: Irina ROTARU | Cities on the Move (CiMo)

Datum: 07.03.2018

Status: Završna verzija



# Sadržaj

1	UVOD .....	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
2	UVOD U TEMU.....	3
3	RAZMJENA ISKUSTAVA.....	FEHLER! TEXTMARKE NICHT DEFINIERT.
4	AKTIVACIJA & REAKTIVACIJA JAVNIH PROSTORA .....	5
5	JAVNI PROSTOR I SUMP .....	7
6	IGRA.....	9
7	PRIJEDLOZI ZA DALJNJE ČITANJE.....	9

# 1 Uvod

Trening “**KORIŠTENJE JAVNOG PORSTORA I SUMP**” namijenjen je prije svega političarima na lokalnoj razini te zaposlenicima odgovornim za pitanja prometa i mobilnosti ili vezane teme (poput urbanog planiranja, okoliša, energije, javnog zdravstva, urbanih politika i strateškog razvoja). No isti može biti veoma koristan i predstavnicima regionalne i nacionalne javne uprave koji su zaduženi za regulativu vezanu za SUMP, podršku i evaluaciju, kao i onima koji rade u NVO-ima čiji je rad vezan za mobilnost i/ili konzultantskim firmama koje se bave pitanjima razvoja i provedbe SUMP-a.

## Ciljevi učenja

1. Dati podršku promjeni kulture (razmišljanja) vezano za SUMP-ove u zemljama članicama, te organizacijske kulture planiranja prometa u gradskim upravama.
2. Postići da veći broj gradova izradi kvalitetne SUMP-ove u skladu sa smjernicama za njihovu izradu.
3. Osigurati da navedeni SUMP-ovi sadrže širok spektar inovativnih mjera održivog prijevoza, te da će iste biti implementirane.
4. Izgraditi gradske kapacitete za razvoj i provedbu SUMP-ova koji zaista odražavaju ideju smjernica za SUMP EU, umjesto da isti budu tek obavezni dokumenti napisani kako bi se zadovoljilo formalne zahtjeve proizašle iz ključnih dokumenata koji reguliraju prometnu infrastrukturu.

Specifični ciljevi:

1. Povećati razinu razumijevanja i svijesti o vrijednosti javnog prostora kao gospodarskog resursa, ali i važnog elementa gradskog života – *podizanje svijesti*
2. Razvijati kapacitete za zajedničko građenje učinkovitih rješenja kojim bi se omogućila održiva distribucija, konfiguracija i korištenje javnog prostora – *izgradnja kapaciteta*
3. Razumjeti kako zajedno razviti i implementirati djelotvorne mehanizme koji bi mogli dovesti do održivijeg dizajna i upotrebe javnog prostora (potencijalno integriranih i u SUMP) – razvoj *konstruktivnog mišljenja i inovativnih alata*
4. Povećati kapacitete za kritičku analizu i pregovaranje - *pozicioniranje*
5. Upoznati se s postojećim alatima i procesima koji utječu na korištenje javnog prostora, te s kvalitetnim upravljanjem istima i mogućnostima njihova kombiniranja – *razmjena iskustava*

## 2 Uvod u temu

### JAVNI PROSTOR I NJEGOVO KORIŠTENJE

Javni je prostor uvijek bio kontroverzna tema u gradovima. Budući da je javni, svatko bi ga trebao biti u mogućnosti koristiti, no situacija je mnogo kompliciranija u praksi. U stvarnosti, njegova je upotreba uvelike određena dizajnom, koji ima i ključan utjecaj na dostupnost različitih lokacija, urbanu mobilnost i u konačnici na kvalitetu života. Ovaj modul nastoji informirati polaznike o povezanosti između dizajna javnih prostora, njihove upotrebe i održive urbane mobilnosti.

Prema definiciji koju nudi *Urban dictionary* (2015.), javni je prostor „mjesto, široko shvaćeno, na kojem svi mogu uživati u koegzistenciji i predstavljati svoju kolektivnost i zajedničke interese bez utapanja ili razdvajanja svoje raznolikosti.“ Riječ je dakle o prostoru za susretanje, komunikaciju,

predstavljanje, kompleksnost, raznolikost; o prostoru za sve – koji ne bi trebao biti posvećen isključivo mobilnosti. Potonja je tek jedna od brojnih funkcija koje bi javni prostor trebao omogućiti, ali ne nužno najvažnija.

Javni bi prostor trebao ponuditi ugodnost u korištenju svim ljudima, bilo da pješake, voze bicikl, voze, promatraju, sjede, jedu, razgovaraju ili rade nešto drugo. Istovremeno bi se trebao prilagoditi odrednicama samog prostora te integrirati različite oblike prijevoza koje putnici žele koristiti. Međutim, koliko god bio kvalitetan, dizajn ulica sam po sebi ne može odrediti izbor oblika prijevoza za ljude, baš kao niti to kako će se javni prostor koristiti. Isti mora biti povezan s kampanjama za urbanu mobilnost, ograničenjima pristupa, upravljanjem parkirališnim prostorom itd.

Prije generalizacije korištenja automobila kao određujućeg obilježja modernog društva, javni je prostor bio jednostavniji, no u međuvremenu je postao fleksibilniji i kompleksniji. Lako je mijenjao svoj izgled i identitet ovisno o aktivnostima koje su se u njemu odvijale. Često je, budući da su mnogi ljudi imali relativno loše stambene uvjete, javni trg postajao svojevrsnom zajedničkom dnevnom sobom zajednice. Međutim, vibrantni je identitet multifunkcionalnog prostora s vremenom zanemaren, zajedno s dramatičnim povećanjem broja vlasnika automobila i njihovim novim potrebama i očekivanjima.

Od 19. stoljeća postoji jasno razlikovanje između pješačkih puteva i kolnika, i većina je infrastrukturnih ulaganja usmjerena na povećanje ugodnosti motoriziranog prometa. Nastojalo se pomiriti veliku brzinu i sigurnost temeljeno na statičkim mjerama vezanim za težinu vozila, kvalitetu kolnika/asfalta, te dinamikom vezanom za kinetičke utjecaje brzine kretanja i mase više neovisno kontroliranih objekata, vremenske razlike između vizualnog stimuliranja vozačeva oka, mišićne aktivnosti i odziva vozila, mehanike kočenja i ubrzanja te odnosa između brzine i geometrije ulice (promjera zavoja, širine trake, odvajanja kolnika i nogostupa itd.). Na ulicu se dugo vremena gledalo kao na prostor koji povezuje odredišta i koji koriste samo motorizirana vozila. S vremenom se ta percepcija ipak promijenila i u obzir su se počela uzimati i druga vozila, skupa s raznolikošću uvjeta i potreba različitih korisnika. Standardi koje je nametnuo motorizirani promet obogaćeni su funkcionalnim, gospodarskim, socijalnim i estetskim kriterijima poput: gospodarske vitalnosti prodavaonica koje graniče s ulicom; fizičke ugodnosti za stanare obližnjih područja (posebno vezano za buku i razine zagađenja); sigurnost djece koja idu u školu ili se igraju na nogostupu/pločniku; ugodnost za starije ili osobe s invaliditetom prilikom prelaženja ulice ili šetnje istom; te generalnog ugođaja ulice.

Dodatno, mnogi su se gradovi počeli fokusirati ne samo na aktivne oblike prijevoza i njihovu infrastrukturu, već i na javne površine kao multifunkcionalne urbane sadržaje i glavne odrednice kvalitete četvrti - a time i života ljudi koji u tim četvrtima žive.

## 3 Razmjena iskustava

### IME, POZADINA, PRIČA, KLJUČNA RIJEČ

Prezentacija svakog od sudionika kombinira se s iskustvom učenja, čime se polaznicima pruža raznovrsna aktivnost, ali i prilika da povežu ime s pričom, paralelno s prikupljanjem profesionalnih informacija korisnih za njihov svakodnevni rad.

Svaki sudionik je tako zamoljen ne samo da podijeli svoje ime, profesionalno iskustvo i detalje o ustanovi iz koje dolazi, već i da se prisjeti nekog relevantnog iskustva i sažme ga u jednu ključnu riječ koja će kasnije biti korištena u daljnjim vježbama.

## 4 Aktivacija/reaktivacija javnih prostora

### JAVNI PROSTORI DANAS

Po prirodi javni, gradski bi prostori trebali biti u nadležnosti lokalne uprave, koja bi o njima trebala i voditi brigu. Međutim, zbog povećanja broja izazova s kojim se suočava grad i progresivnog smanjenja raspoloživih sretstava u posljednjih nekoliko desetljeća, mnogi su zapušteni javni prostori ponovno postali „živi“ zahvaljujući raznim NVO-ima, pojedincima, dobrotvornim organizacijama ili privatnim projektima pokrenutim kako bi se poboljšao okoliš u kojem žive. U većini slučajeva takve inicijative ne treba shvatiti kao kritike javne uprave ili protest, već kao doprinos kvaliteti okoliša te implicitno bogatstvu četvrti, zajednice i grada. Stoga bi valjalo pronaći načine da se takve projekte maksimalno integrira u službene politike, planove i projekte te tako kapitalizira.

### NEKI PRIMJERI ORGANIZACIJA & INICIJATIVA

**Collectif Etc.** je francuska skupina mladih profesionalaca različitih profesionalnih usmjerenja (obično iz područja umjetnosti i društvenih znanosti) koji pronalaze napuštene javne prostore i analiziraju ih kroz direktnu interakciju sa stanarima četvrti u kojima se isti nalaze. Zajedno s lokalnim stanovništvom uključenim u proces su-kreiranja, oni testiraju različite moguće upotrebe kako bi identificirali najbolje namjene za takve zaostatke urbanog razvoja. Njihovi su projekti otvoreni, usmjereni na slučajnu publiku u gradovima te materijalizirani kroz niz privremenih umjetničkih intervencija, urbani „namještaj“, radionice i konferencije. Glavni je interes kod takvih urbanih iskustava pritom onaj za proces koji upravlja novim društvenim okolinama i ponašanjima. Prve su aktivnosti kolektiva poduzete potpuno „spontano“ od 2009. godine, bez službenih informacija ili odobrenja. No kako su se njihove ideje pokazale uspješnima, od siječnja 2011. su se udružili u zakonski prepoznatu organizaciju te ih često različite javne uprave pozivaju da razviju inicijative kojima bi se pokrenula regeneracija zapuštenih javnih prostora i četvrti, uz istodobnu izgradnju duha zajednice.

Također u Francuskoj djeluje i **aaa**, provodeći aktivnosti i istraživanja o novim urbanim mutacijama i kulturalnim, socijalnim i političkim praksama u suvremenom gradu. **aaa** djeluje kroz „urbane taktike“, ohrabrujući samoupravljanje u nekorištenim urbanim prostorima. Kolektiv predlaže nomadske i reverzibilne projekte kroz koje se istražuje potencijal suvremenog grada (vezano za populaciju, mobilnost, temporalnost itd.). Cilj je napredovanje ka demokratičnijem, ekološkom gradu sa više dostupnih prostora, a manje ovisnom o procesima koji dolaze od (političkog) vrha ka lokalnoj razini.

Privremene urbane instalacije i mikro-događanja sve se više koriste i u Italiji kako bi se ljudima skrenula pozornost na razne probleme te testiralo i razvilo rješenja. Primjer je toga projekt pokrenut na Piazza Leonardo Da Vinci u Milanu u 2013. godini. Nazvan **RiconquistaMI**, projekt je iniciralo sveučilište Politecnico di Milano u suradnji s općinskom javnom upravom te sektorskim vijećem (Zona 3). Trg, koji je ranije služio kao veliko parkiralište ispred sveučilišta, oslobođen je od automobila kako bi se napravilo mjesto za seriju urbanih performansa (suvremeni ples, slikanje, kolaborativna događanja, eksperimentalno kazalište, koncerte, izložbe i radionice), koji su bili otvoreni za javnost i propitivali moguće smjerove razvoja dane lokacije u budućnosti. Kroz takvo su interaktivno iskustvo uvjerali i grad i građane u potencijalnu korisnost trga kao javnog prostora, te je isti nakon toga prenamijenjen u pješačku zonu.

Izložba i konferencija **Male ideje za veliki grad** događanje je koje je razvila **Udruga ZEPPELIN** (Rumunjska) na temelju istraživačkog projekta, te uključuje 16 alternativnih projekata kojima se planira poboljšati javne prostore u Bukureštu. Ovi ekonomični projekti, čiji je utjecaj na optimizaciju

korištenja javnog prostora i poboljšanje kvalitete života procijenjen kao značajan, obuhvaćali su niz gradskih prostora: od napuštenih lokacija preko zaboravljenih dijelova velikih stambenih četvrti i područja u srcu historijskog gradskog centra. Projekte su izradili članovi udruge te mladi arhitekti koji su pozvani da sudjeluju u projektu, te su svi dani na uvid vlastima i široj javnosti.

<https://e-zeppelin.ro/en/small-ideas-for-a-big-city/>

Ista je udruga provela i projekt MAGIC BLOCKS (Magični blokovi), koji je uključivao studiju i minimalne intervencije u zapuštene javne prostore zaostale od socijalističkog pilot projekta stambenog naselja. Inicijalna su sociološka, antropološka i urbana istraživanja provedena od strane savjetodavne grupe, skupa s povezanim stranim i rumunjskim profesionalcima, te su uslijedili prijedlozi za različita rješenja koja zahtijevaju male izdatke. Kao odgovor na potrebe i očekivanja lokalnih stanara, tim je dizajnirao i proizveo multifunkcionalne i pokretne ulične elemente (*urban furniture*) izrađene od recikliranih materijala, koji su trebali pomoći u prenamjeni izabranih područja. Ti su elementi instalirani na različite načine, povremeno pomicali sa jednih lokacija na druge, pri čemu je nastavljeno promatranje interakcija i reakcija ljudi, te će poslužiti kao korisne informacije u planiranju budućih većih intervencija u javne prostore.

<http://www.publicspace.org/en/works/g202-magic-blocks>

Primjer inicijative urbane aktivacije direktno vezane za pitanja urbane mobilnosti i integrirane u lokalne politike je tzv. „Street Delivery“ pokret u Rumunjskoj. STREET DELIVERY (ulična dostava) je započeo kao privatna inicijativa kojom se trebalo Bukurešt učiniti gradom ugodnijim za život kroz povezivanje javnih prostora u centru grada i poticanje njihova korištenja. Inicijativa je zadobila oblik kulturnog događanja, testirajući alternativne upotrebe javnog prostora (u odnosu na njegovu namjenu za prolaz motoriziranog prometa). Cilj je bio omogućiti stvaranje pješačkog puta u centru Bukurešta kojim bi se povezao niz gradskih parkova, javnih prostora i kulturnih sadržaja. Ideja originalno potiče iz 2005. godine, kada je službeno pokrenuta od strane Udruge arhitekata Rumunjske skupa sa Zakladom Cărturești, a pod imenom Ulični kulturni put Pictor Arthur Verona (Pictor Arthur Verona Street Cultural Itinerary). 2006. godine se inicijativa nastavlja pod imenom Tvoja ulica je moja ulica (*Your Street is My Street*), a 2007. je preimenovana u Street Delivery. Pratila je odobreni Urbanistički plan grada (ZUP) za područje Ulice Episcopiei – Ulice Pictor Verona – Icoanei vrtova, kako bi se isti učinilo operativnim. Kulturni je događaj zamišljen kao metoda upoznavanja ljudi s nizom opcija za mobilnost koje su im na raspolaganju, osvježavanja raznolikih mogućnosti za korištenje javnog prostora te potencijala prostora za pješake. Inicijativa je preživjela promjene vlasti i nastavila igrati ulogu važnog instrumenta komunikacije i educiranja ljudi o održivoj urbanoj mobilnosti i mogućnostima da se gradove učini ugodnijim mjestima za život. S vremenom je obogaćivana sadržajima i bila sve bolje posjećena, a slični su sadržaji organizirani i u drugim rumunjskim gradovima (Cluju, Timișoari, Iași, Baia Mareu).

Više detalja, slika, recenzija i statistika vezanih za projekt Street Delivery i njegovu evoluciju moguće je pronaći na poveznicama:

<http://street.delivery/>

<http://blog.carturesti.ro/category/proiecte/street-delivery/>

<http://www.bucharest-tips.com/places/388-culture-cultural-centres-street-delivery>

## 5 Što gradovi mogu učiniti kako bi stvorili bolje prostore za održivu mobilnost i društvenu interakciju?

Čak i kada se njima kvalitetno upravlja, *grassroots* (korijenske, od ulične razine prema gore) inicijative često imaju ograničeni utjecaj ako nemaju podršku lokalnih vlasti i nisu integrirane u gradske politike i strategije. Stoga bi javna uprava trebala razmotriti nove načine rada u realnim uvjetima i kapitalizirati na ovim inicijativama koje dolaze iz zajednice kroz nove oblike partnerstava i mehanizama. Takve bi iskonske ideje i inicijative, trenutno poznate pod nazivom aktivacija javnog prostora, mogle biti uspješno povezane s projektima urbane mobilnosti u gradu te uključene u SUMP.

Zanimljiv je primjer integracije takvih novih načina oživljavanja javnih prostora i gradskog života u javnim planovima, politikama i programima akcija „Reinventer Paris” (Iznova zamislimo Paris), čiji je uspjeh potaknuo niz sličnih projekata, poput programa „Reinventer la Seine” i međunarodne inicijative „Reinventing cities” (Iznova zamislimo gradove). Započet u 2015. godini, „Reinventer Paris” imao je za cilj generirati nove izvore financiranja i promicati vrijednosti u uvjetima ograničenog vremena za provedbu javnih projekata. Stoga je općina organizirala projektni natječaj za 12 zanemarenih lokacija u svom vlasništvu. Kako bi se osigurala izvedivost projekta, nije bila riječ tek o dizajnerskom natječaju, već o natječaju za kompleksne urbane operacije – što je značilo detaljnu prezentaciju ideja skupa s povezanim operativnim, financijskim i vremenskim aspektima. Svaki je tim morao povezati arhitekta, urbane planere, financijere, građevinske tvrtke, NVO-e i predstavnike civilnog društva. Za svaku je lokaciju formirana komisija (porota) koja je uključivala, uz uobičajene predstavnike djelatnosti urbane obnove, intelektualce iz širokog kruga disciplina (poput filozofa, novinara, umjetnika itd.). Grad Pariz će profitirati kroz činjenicu da će u relativno kratkom vremenu (maksimalno 5-7 godina) biti obnovljena neka napuštena područja, i to kroz značajne radove a bez javnih ulaganja, dok će javni proračun biti popunjen kroz prodaju navedenih lokacija, kao i kroz ubiranje različitih poreza koji odgovaraju pojedinačnim projektima. Konačno, publicitet vezan za ovu inovativnu inicijativu omogućio je Parizu ugled međunarodne reference kada je riječ o sličnim projektima.

Kako bi bile učinkovite, inicijative za rehabilitaciju javnog prostora moraju biti povezane i integrirane u koherentnu gradsku politiku, definiranu u planskim dokumentima poput SUMP-a. Dizajniranje i korištenje javnog prostora mogu biti središnjim dijelom takvih dokumenata, definirajući lokalnu strategiju u navedenom području. Značajne primjere takvog djelovanja ostvarili su gradovi Vitoria-Gasteiz, Bordeaux i Beč.

Grad Vitoria-Gasteiz je svoj SUMP temeljio na konceptu superblokova, inovativnoj shemi urbanog planiranja za smanjenje površine javnog prostora koju zauzimaju privatni automobili i njegovu prenamjenu za druge oblike korištenja, čime se potiče društveni život u četvrtima. Superblok je urbani otok veličine 400 x 400 m koji u sebi uključuje mnoge urbane blokove unutar kojih je sav prostor dostupan samo pješacima, biciklistima i vozilima hitne pomoći. Motorizirani promet (osobni automobili i javni prijevoz) ograničen je na rubne ulice koje okružuju superblokove, tzv. glavne ceste.

U Parizu je osnovna nit vodilja politike urbane mobilnosti i razvoja SUMP-a bila ista: smanjenje površina koje zauzimaju automobili, parkirani ili u kretanju, te iskorištavanje oslobođenih površina za druge aktivnosti koje mogu dijeliti prostor s manje invazivnim (*soft*) oblicima mobilnosti te su nužne za život i bogatstvo grada. Kontekst je ovdje bio drugačiji, budući da je svako područje

posebno analizirano i za njega su predložena specifična rješenja. Među najpoznatijim intervencijama oko kojih su se razvile burne diskusije i pregovori bile su one koje su se ticale glavnih trgova (poput ranije redizajniranog Trga Republike ili Trga Bastille, koji će biti završen 2010. godine) te pretvaranja desne obale rijeke Seine u pješačku zonu.

Sa sličnim se idejama i prioritetima u Beču promoviralo tzv. planiranje u skladu s gradom (*city-compatible*), što je značilo „osiguravanje dovoljno prostora za pješake i bicikliste kao i javni prijevoz, te atraktivan dizajn koji će ljude navesti da se zadrže“. Ideja je bila ne tek dati prednost održivim oblicima prijevoza, već i iskoristiti infrastrukturu za mobilnost kao gradski resurs koji može poslužiti i za druge oblike prijevoza (umjesto kao prepreku) te učiniti iskustvo putovanja bogatijim i ugodnijim. Javni je prostor postavljen na vrh liste mjera uključenih u SUMP, te je načelo kojem se težilo bilo pravično dijeljenje (zajedničko korištenje) ulica.

## 6 Igra

Ovo bi iskustvo sudionicima trebalo pomoći da bolje razumiju i primjene teoriju u praksi, te nauče inspirirati se primjerima najbolje prakse i mjerama koje su primijenili drugi gradovi kako bi učinkovito odgovorili na vlastite konkretne situacije. Projektna se područja nalaze u gradu-domaćinu kako bi ih svi mogli posjetiti prije treninga, čime iskustvo postaje autentičnije. K tome, uzimajući u obzir sudjelovanje predstavnika javne uprave, ova vježba može pružiti vrijedne uvide u upravljanje javnim prostorom te postati polazna točka za moguće mjere.

## 7 Preporuke za daljnje čitanje

**Christophe Najdovski, zamjenik gradonačelnika za prijevoz, uličnu mrežu, mobilnost i javni prostor (ožujak 2017.):** Ceste i mobilnost. Politika Pariza

Prezentacija vezana za reguliranje prostora za mobilnost u Parizu i mjere koje je nedavno provela lokalna uprava u svrhu promicanja održivo korištenje i razvoj grada.

Dostupno na: [http://www.eltis.org/sites/default/files/sump\\_conference\\_2017\\_ops2\\_1\\_najdovski.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_conference_2017_ops2_1_najdovski.pdf)

**Octavia Stepan & Irina Rotaru (2012.):** Dizajn ulica, ulični prostor i smirivanje prometa  
Trening modul razvijen u okviru europskog projekta Transport Learning (Intelligent Energy Europe) – daje kratku povijest trendova u dizajniranju urbane mobilnosti i objašnjava različite teorije i elemente koji se koriste u dizajnu ulica i konfiguriranju uličnog prostora.

[www.transportlearning.net](http://www.transportlearning.net)

**Blog Tima Hämäläinen** – članci vezani za različite mjere urbane mobilnosti i njihove učinke

Prezentacija nekih mjera urbane mobilnosti u Napulju i Potenzi: <https://urbanfinland.com/2017/08/24/urban-lessons-from-naples-potenza-and-matera/>

Uvidi o javnom prostoru u Hong Kongu i Tokiu

<https://urbanfinland.com/2017/02/06/urban-lessons-from-hong-kong-and-tokyo/>

Inicijative za urbanu mobilnost „od dolje“ (bottom-up) kako bi se Helsinki učinilo ugodnijim gradom za ljude  
<https://urbanfinland.com/2016/04/15/making-downtown-helsinki-more-walkable-its-time-for-a-grassroots-revolution/>

**Monica Oreviceanu (2013.):** Jačanje uloge SUMP-a kao alata nadzora, evaluacije i kontrole urbanog i regionalnog održivog razvoja; godišnja Polis konferencija, prosinac 2013.

Izvor: <https://www.polisnetwork.eu/publicdocuments/download/1305/document/monica-oreviceanu---enhancing-the-sump-s-role-....pdf>

**Zeppelin Association (2009.):** Magični blokovi. Scenariji za socijalistička naselja zajedničkog življenja u Bukureštu  
Publikacija projekta Magični blokovi; izvor: [https://issuu.com/zeppelin.magazine/docs/magic\\_blocks](https://issuu.com/zeppelin.magazine/docs/magic_blocks)

Više informacija: <http://www.aedes-arc.de/cms/aedes/en/programm?id=374074>

**Comparative Research Network (2017.):** Heroji naših četvrti. Priče o sudjelovanju građana u lokalnom razvoju u europskim gradovima



Publikacija razvijena u okviru europskog projekta Eurbanities (Erasmus+) – sadrži brojne studije slučaja *grassroots* inicijativa vezanih za korištenje javnog prostora

[https://www.researchgate.net/publication/319968315\\_EURBANITIES\\_-\\_collected\\_experiences\\_Our\\_Neighbourhoods\\_Heroes\\_-\\_Stories\\_on\\_Citizen\\_Participation\\_in\\_Local\\_Development\\_in\\_European\\_Cities](https://www.researchgate.net/publication/319968315_EURBANITIES_-_collected_experiences_Our_Neighbourhoods_Heroes_-_Stories_on_Citizen_Participation_in_Local_Development_in_European_Cities)

**Centar za London (2017.):** „Making good – shaping places for people” (Stvaranje dobra: oblikovanje prostora za ljude); urednici: Richard Brown, Kat Hanna i Rachel Holdsworth

Dostupno na: [http://www.centreforlondon.org/wp-content/uploads/2017/02/CFLJ5081\\_collection\\_essay\\_placemaking\\_0217\\_WEB.pdf](http://www.centreforlondon.org/wp-content/uploads/2017/02/CFLJ5081_collection_essay_placemaking_0217_WEB.pdf)

**Mjere urbane mobilnosti implementirane kroz taktički urbanizam:**

Film dostupan na: <http://www.streetfilms.org/transform-your-city-with-tactical-urbanism/>

**Wei-Hsiang Tseng:** „How to intensify the urban relation to the Danube through the installation of 15 play structures” (Kako intenzivirati urbanu povezanost s Dunavom kroz instaliranje 15 struktura za igru)

Priča i ilustracije projekta Braila Parasitism, kojim se nastojalo oživjeti obalu Dunava u Braili kroz igru s jednostavnim formama i predlaganje različitih korisnih ili simboličnih struktura.

Dostupno na: <http://www.urbanmarkers.ro/actions/how-to-intensify-the-urban-relation-to-the-danube-through-the-installation-of-15-play-structures/>