



PROSPERITY



Opis vsebinskega sklopa Uporaba javnega prostora in prometno načrtovanje

Odgovorni avtor: Irina ROTARU | Cities on the Move (CiMo)

Datum: 07.03.2018

Status: Končni



European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans



Vsebina

1	UVOD	3
2	UVOD V TEMO.....	3
3	IZMENJAVA IZKUŠENJ	4
4	AKTIVACIJA/REAKTIVACIJA JAVNIH PROSTOROV	5
5	KAJ LAHKO MESTA NAREDIJO, DA BI USTVARILA BOLJŠE PROSTORE ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST IN DRUŽBENO INTERAKCIJO	7
6	IGRA.....	8
7	NADALJNJE BRANJE	8

1 Uvod

Izobraževalni modul **UPORABA JAVNEGA PROSTORA IN CPS** je namenjen predvsem lokalnim politikom ter odgovornim za promet in mobilnost ali povezana področja, kot so urbanizem, okolje, energetika, javno zdravstvo, mestna politika in strateški razvoj. Zelo koristen je lahko tudi za predstavnike javnih upravnih organov na regionalni in nacionalni ravni, odgovorne za regulacijo, podporo in vrednotenje CPS ter za vse, ki se v okviru nevladnih organizacij in/ali svetovalnih podjetij na področju mestne mobilnosti ukvarjajo z razvojem in izvajanjem CPS.

Cilji izobraževanja

1. Podpreti kulturni premik, potreben za ustvarjanje okolja za CPS v državah članicah EU, in premik v organizacijski kulturi prometnega načrtovanja v mestnih organih.
2. Spodbuditi čim več mest, da sprejmejo učinkovite in kakovostne CPS v skladu s smernicami za pripravo CPS.
3. Zagotoviti, da se bo v njihovem okviru oblikoval in izvajal širok spekter inovativnih trajnostnih prometnih ukrepov.
4. Okrepiti zmogljivost mest za razvijanje in izvajanje CPS, ki bodo resnično izražale duh smernic Evropske komisije za pripravo CPS in ne bodo zgolj obvezni dokumenti, izdelani zaradi zadostitve zahtevam iz krovnih dokumentov o prometni infrastrukturi.

Posebni cilji:

1. Povečati razumevanje in ozaveščenost o vrednosti javnega prostora kot gospodarskega vira in tudi kot dobrine urbanega življenja – *dvig ozaveščenosti*.
2. Spodbujati zmogljivosti za skupno iskanje učinkovitih rešitev, ki omogočajo trajnostno distribucijo, konfiguracijo in uporabo javnega prostora – *krepitev zmogljivosti*.
3. Razumeti, kako skupno razvijati in izvajati učinkovite mehanizme, ki lahko pripomorejo k bolj trajnostnemu oblikovanju in uporabi javnega prostora (in jih morda vključiti v CPS) – razvoj *konstruktivnega mišljenja in inovativnih orodij*.
4. Izboljšati sposobnosti za kritično analizo in pogajanja – *pozicioniranje*.
5. Seznaniti se z obstoječimi orodji in procesi, ki vplivajo na uporabo javnega prostora, ter načini za njihovo upravljanje in kombiniranje – *izmenjava izkušenj*.

2 Uvod v temo

JAVNI PROSTOR IN NJEGOVA UPORABA

Javni prostor je bil v mestih vedno sporna tema. Ker je javen, bi moral biti na voljo za uporabo vsem, toda v praksi je to veliko bolj zapletene. Dejansko njegovo uporabo določa predvsem njegovo oblikovanje, ki tudi odločilno vpliva na dostopnost, mobilnost in končno tudi kakovost življenja v mestu. Namen tega izobraževalnega modula je seznaniti udeležence s soodvisnostjo oblikovanja javnih prostorov, njihove uporabe in trajnostne mobilnosti v mestih.

V skladu z definicijo, navedeno v slovarju Urban Dictionary (2015), je javni prostor »*prostor, v širokem pomenu besede, namenjen vsem, da v njem uživajo v sobivanju ter izražajo svojo kolektivnost in skupne interese, ne da bi se odrekli svoji raznolikosti*«. To je torej prostor druženja, komunikacije, reprezentacije, kompleksnosti, raznolikosti in prostor za vse, zato ne bi smel biti namenjen le mobilnosti. Slednja je le ena od mnogih oblik uporabe, ki bi jih javni prostor moral omogočiti, vendar ne nujno najpomembnejša.

Javni prostor mora omogočati udobno uporabo vsem ljudem ne glede na to, ali hodijo, kolesarijo, se vozijo, gledajo, sedijo, jedo, govorijo itd. Hkrati se mora prilagajati dejavnikom lokacije in vključevati različne potovalne načine, ki jih želijo potniki uporabljati. Vendar načrtovanje ulic, ne glede na to, kako kakovostno je, samo po sebi ne more vplivati na izbiro potovalnega načina, pa tudi ne na uporabo javnega prostora. Zato mora biti povezano s kampanjami za mobilnost, omejitvami dostopa, upravljanjem parkiranja itd.

Pred splošno uporabo avtomobila, ki je poglavitna značilnost sodobne družbe, je bil javni prostor veliko bolj preprost, pa tudi bolj prilagodljiv in kompleksen. Njegov videz in identiteta sta se zlahka spreminjala, odvisno od dejavnosti, ki so v njem potekale. Ker so ljudje večinoma bivali v slabih stanovanjskih razmerah, je bil javni trg pogosto nekakšna skupna dnevna soba skupnosti. Ta živahna identiteta večfunkcionalnega prostora pa je postopoma zamirala, sočasno z rastjo števila uporabnikov motornih vozil ter njihovih novih potreb in pričakovanj.

Od 19. stoletja se je začelo jasno ločevanje med stezami za pešce in voziščem, namen večine naložb v infrastrukturo pa je bil olajševanje motornega prometa. Prizadevali so si za uskladiitev visokih hitrosti in varnosti na podlagi statike, ki se ukvarja z nosilnostjo vozil in kakovostjo vozišča, dinamike, ki obravnava kinetične učinke hitrosti in mase več neodvisno nadzorovanih predmetov ter ločenost v času in razdalji med vizualnim dražljajem na voznikovi mrežnici, aktivnostjo mišic in odzivom vozila, ter mehanike zaviranja in pospeševanja ter razmerja med hitrostjo in geometrijo ulice (polmer ukrivljenosti, širina voznega pasu, ločenost vozišča in pločnika itd.). Ulica je dolgo veljala za prostor, ki povezuje destinacije in služi le motornemu prometu. To pojmovanje se je spremenilo, ko so začeli upoštevati tudi druga prevozna sredstva, skupaj z zelo različnimi razmerami in potrebami različnih uporabnikov. Poleg standardov, ki jih je narekoval motorni promet, so začeli upoštevati tudi funkcionalna, ekonomska, družbena in estetska merila, kot so gospodarska vitalnost trgovin vzdolž ulice, kakovost bivanja prebivalcev v soseščini (zlasti raven hrupa in onesnaženosti zraka), varnost otrok, ki za pot v šolo ali igro uporabljajo stezo za pešce/pločnik, udobje starejših ali oviranih oseb pri prečkanju ulice ali hoji po njej, ter ulični ambient na splošno.

Mnoga mesta pa so se začela osredotočati ne le na aktivna prevozna sredstva in njim namenjeno infrastrukturo, temveč tudi na javne prostore kot večnamenske urbane površine ter glavne dejavnike kakovosti soseške in življenja ljudi, ki v njej živijo.

3 Izmenjava izkušenj

IME, POKLICNO PODROČJE, ZGODBA, KLJUČNA BESEDA

Predstavitev udeležencev je povezana z učno izkušnjo, saj jim omogoča, da prilagodijo aktivnost in povežejo ime z zgodbo, hkrati pa zbirajo strokovne podatke, pomembne za svoje delo.

Zato vsakega udeleženca prosimo, naj pove svoje ime, poklicno področje in ustanovo, v kateri dela, ter da si zamisli neko situacijo in jo povzame s ključno besedo, ji bo nato uporabljena v vajah.

4 Aktivacija/reaktivacija javnih prostorov

JAVNI PROSTORI DANES

Ker so urbani prostori po svoji naravi javni, naj bi za njih skrbela lokalna uprava. Glede na množico izzivov, s katerimi se je mesto srečevalo v razmerah vse bolj omejenih virov v preteklih desetletjih, so mnogi opuščeni in propadajoči javni prostori ponovno zaživel predvsem po zaslugi različnih nevladnih organizacij, posameznikov, aktivističnih skupin, dobredelnih organizacij ali zasebnih projektov, ki so si prizadevali za izboljšanje svojega življenjskega okolja. Teh pobud večinoma ne kaže razlagati kot kritiko javne uprave ali protest, temveč kot lastni prispevek k izboljšanju kakovosti življenjskega okolja in posredno k bogatenju soseske, skupnosti in seveda tudi mesta. Zato je treba poiskati različne načine, da se čim bolje izkoristijo z vključevanjem v uradne politike, načrte in projekte.

NEKAJ PRIMEROV ORGANIZACIJ IN POBUD

Collectif Etc. je francoska skupina mladih strokovnjakov z različnih področij (na splošno povezanih z umetnostjo in družbenimi vedami), ki odkrivajo zapuščene javne prostore in jih analizirajo v neposrednem sodelovanju s prebivalci teh območij. Skupaj z njimi preskušajo možne uporabe teh ostankov urbanega razvoja, da bi jih čim bolje izrabili. Njihovi projekti so odprtega tipa in namenjeni naključnemu urbanemu občinstvu, uresničujejo pa jih z začasnimi umetniškimi posegi, mestnim pohištvom, delavnicami in konferencami. Pri tem jih najbolj zanima proces, ki generira nova družbena okolja in načine vedenja.

Prve akcije tega kolektiva, s katerimi so začeli leta 2009, so bile »spontane«, brez uradnih obvestil ali odobritev. Po uspehu, ki so jih doživele njihove ideje, pa so se januarja 2011 preoblikovali v pravno priznano združenje, ki ga različne javne uprave pogosto vabijo, da oblikuje pobude za prenavo opuščeni ali propadajoči javni prostori in sosesk ter krepitev duha skupnosti.

V Franciji deluje tudi skupina **aaa**. Izvaja raziskave, akcije in študije o urbanih spremembah ter porajajočih se kulturnih, družbenih in političnih praks v sodobnem mestu. Uporablja tako imenovano urbano taktiko, s katero spodbuja samoupravljanje opuščeni urbanih prostorov. Njeni projekti so nomadski in reverzibilni. Z njimi proučuje možnosti sodobnega mesta (v smislu prebivalstva, mobilnosti, temporalnosti itd.). Prizadeva si za bolj demokratično in ekološko mesto z dostopnejšimi prostori, manj odvisnimi od procesov, ki potekajo od zgoraj navzdol.

Začasne mestne instalacije in mikro dogodke so postopno začeli uporabljati tudi v Italiji. Ljudi so želeli opozoriti na različne probleme ter preskusiti in razviti rešitve. Enega takšnih dogodkov so pripravili leta 2013 v Milanu na trgu Piazza Leonardo Da Vinci. Pobudnica projekta RiconquistaMI je bila milanska politehnična univerza v sodelovanju z občinsko javno upravo in sektorskim svetom (Zona 3). S trga pred univerzo, ki je bil prej veliko parkirišče, so odstranili vozila ter naredili prostor za urbane dogodke in predstave (sodobni ples, risanje, skupne predstave, eksperimentalno gledališče, koncerti, razstave in delavnice), ki so bili brezplačni in odprti za splošno javnost. V zvezi s projektom so razmišljali tudi o prihodnosti trga. S to interaktivno izkušnjo jim je uspelo prepričati javne organe in prebivalce o možnostih in koristnosti trga, ki je bil ob tej priložnosti spremenjen v območje za pešce.

Razstava in konferenca **Majhne ideje za veliko mesto** sta bila dogodka, ki ju je v okviru svojih aplikativnih raziskav organizirala združenje **ZEPPELIN Association** (Romunija). Predstavljenih je bilo 16 alternativnih projektov za izboljšanje javnih prostorov v Bukarešti. Ti cenovno ugodni predlogi, ki naj bi imeli velik vpliv na optimizacijo uporabe mestnega prostora in izboljšanje kakovosti življenja, so obravnavali različne prostore, od opuščeni lokacij in ostankov zemljišč v

velikih stanovanjskih naselij do prostorov v zgodovinskem središču mesta. Oblikovali so jih člani skupine Zeppelin in povabljeni mladi arhitekti ter jih posredovali tudi oblastem in širši javnosti.

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

Isto združenje je izvedlo tudi projekt **MAGIC BLOCKS**, ki ga sestavljajo študija in minimalni posegi na zapuščenih javnih prostorih v pilotskem socialističnem stanovanjskem naselju. Na podlagi začetnih socioloških, antropoloških in urbanističnih raziskav, ki jih je opravila usmerjevalna skupina v sodelovanju s tujimi in romunskimi strokovnjaki, so pripravili predloge različnih poceni rešitev. Ob upoštevanju potreb in pričakovanj lokalnih prebivalcev je skupina oblikovala in izdelala večnamensko odstranljivo mestno pohištvo iz recikliranih materialov za preureditev ciljnih območij. Te elemente so različno namestili, občasno pa so jih premaknili z enega območja na drugo ter pri tem opazovali interakcije in odzive ljudi. To je bila podlaga za nadaljnje večje posege v javni prostor.

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

Primer pobude za aktiviranje mestnega prostora, ki je neposredno povezana z vprašanji mobilnosti v mestih in je bila na koncu vključena tudi v lokalno politiko mobilnosti, je tudi tako imenovano gibanje **STREET DELIVERY** v Romuniji. Gibanje se je začelo na podlagi zasebne pobude in je skušalo Bukarešto narediti ljudem prijaznejše s posegi, ki bi povezali osrednje javne prostore v mestu in jih prepustili v uporabo ljudem. Pobuda je bila izvedena kot kulturna prireditev, s katero so preskušali alternativne načine uporabe mestnih javnih prostorov, sicer namenjenih vozilom. Njen cilj je bil omogočiti ureditev poti za pešce v središču Bukarešte, ki bi povezala mestne parke, javne prostore ter kulturne ustanove in prizorišča. Zamisel sega v leto 2005, ko jo je uradno predstavilo združenje romunskih arhitektov Order of Architects v sodelovanju s Fundacijo Cărturești z imenom »Kulturna pot Ulica Pictor Arthur Verona«. Leta 2006 se je pobuda nadaljevala z imenom »Vaša ulica je moja ulica«, od leta 2007 pa s sedanjim imenom Street Delivery. Za njeno uresničitev je bil sprejet tudi območni prostorski načrt za območje ulic Episcopiei–Pictor Verona–park Grădina Icoanei. Kulturni dogodek je bil zamišljen kot način, kako ljudem predstaviti možnosti mobilnosti, ki so jim na voljo, in jih seznaniti z možnimi načini uporabe javnih prostorov ter možnostmi, ki jih ponujajo površine za pešce. Gibanje je preživelo menjave politične oblasti ter ohranilo vlogo učinkovitega načina komuniciranja in izobraževanja ljudi o živahnih mestih in trajnostni mobilnosti v mestih. Njegove vsebine in udeležba so se postopno povečevale, model pa so prevzela tudi druga romunska mesta (Cluj, Timișoara, Iași, Baia Mare).

Več podrobnosti, slik, ocen in statističnih podatkov o gibanju Street Delivery in njegovem razvoju na: <http://street.delivery/>

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

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

5 Kaj lahko mesta naredijo, da bi ustvarila boljše prostore za trajnostno mobilnost in družbeno interakcijo

Tudi če so dobro vodene, imajo civilnodružbene pobude precej omejen vpliv, če jih ne podpirajo lokalni organi in če niso vključene v splošne politike in strategije mesta. Zato bi morala javna uprava razmisliti o novih načinih delovanja v dejanskih razmerah ter trajnostno izrabiti energijo in pobude, ki prihajajo »od spodaj navzgor«, z uvajanjem novih oblik partnerstva in mehanizmov. Tovrstne izvirne ideje in pobude, ki jih označujemo z izrazom aktivacija javnih prostorov, se lahko uspešno povežejo z uradnimi mestnimi projekti mobilnosti in vključijo tudi v CPS.

Dober primer prizadevanj za vključitev takšnih novih načinov oživljanja javnih prostorov in mestnega življenja v javne načrte, politike in programe je akcija »Reinventer Paris« (reinvencija Pariza). Njen uspeh je spodbudil podobno akcijo za oživitev obrežja Sene »Reinventer la Seine« in mednarodno pobudo »Reinventing Cities«. Namen akcije »Reinventer Paris«, ki se je začela leta 2015, sta pridobivanje novih virov financiranja in promoviranje vrednosti javnih prostorov v času, ko se namenja vse manj časa izvajanju javnih projektov. Zato je mestna občina organizirala projektni natečaj za 12 opuščениh lokacij v lasti mesta. Da bi se zagotovila izvedljivost projekta, cilj natečaja ni bil pridobiti enostavne oblikovalske rešitve, temveč kompleksne rešitve, ki vključujejo podrobne predstavitve idej, skupaj z ustreznimi operativnimi, finančnimi in časovnimi vidiki načrtovanja. Zato so vse sodelujoče skupine v svoj projekt vključile arhitekta, urbaniste, podpornike, gradbena podjetja, nevladne organizacije in predstavnike civilne družbe. Za vsako lokacijo je bila določena žirija, ki je poleg strokovnjakov za prenavo mest vključevala še druge intelektualce (filozofe, novinarje, umetnike itd.). S tem bo mesto Pariz veliko pridobilo, saj bodo nekatera zapuščena območja v razmeroma kratkem času (v največ 5 do 7 letih) in brez javnih naložb spet zaživela, medtem pa se bo v javni proračun natekel denar od prodaje zadevnih območij, pa tudi od davkov, povezanih z razvojem izbranih nepremičnin. K temu, da je Pariz postal na tem področju mednarodno referenčno mesto, pa je prispevala tudi publiciteta, ki jo je bila deležna ta inovativna pobuda.

Da bi bile pobude v zvezi s sanacijo javnega prostora učinkovite, jih je treba povezati in vključiti v usklajeno mestno politiko, ki se kaže v načrtovalskih dokumentih, kakršen je CPS. Uporaba in oblikovanje javnega prostora sta lahko jedro dokumenta, ki usmerja lokalno strategijo na tem področju. Pomembni primeri v tem smislu so celostne prometne strategije mest Vitoria-Gasteiz, Pariz, Bordeaux in Dunaj.

Mesto Vitoria-Gasteiz je svojo CPS zasnovalo na konceptu tako imenovanih superkarejev (ang. *superblocks*), inovativni urbanistični shemi, s katero je zmanjšalo obseg javnega prostora, ki so ga zasedali avtomobili, in ga namenilo drugim oblikam uporabe, ki spodbujajo družabno življenje v soseskah. Superkare je urbani otok, ki obsega več mestnih karejev s skupno površino 400 m × 400 m, znotraj katerega so vsi javni prostori dostopni le za pešce, kolesarje in interventna vozila. Motorni promet (osebni avtomobili in JPP) pa je omejen na ulice, ki obkrožajo te superkareje, tako imenovane glavne ceste.

V Parizu je bila osnovna ideja, ki je usmerjala mestno politiko mobilnosti in pripravo CPS, enaka: zmanjšati površine, rezervirane za tekoči in mirujoči avtomobilski promet, tako pridobljeni prostor pa nameniti drugim dejavnostim, ki si prostor lahko delijo z »mehko« mobilnostjo in so bistvene za življenje in blaginjo mesta. V tem primeru je bilo drugače to, da se je vsako območje preučevalo posebej in so bile tudi rešitve prilagojene vsaki lokaciji posebej. Med najbolj znanimi posegi, ki so sprožali polemike, so bili posegi, ki so se nanašali na glavne trge (npr. Place de la République, ki

je že preoblikovan, ali Place de la Bastille, ki bo dokončan do leta 2020) in urejanje območij za pešce na desnem bregu Sene.

Podobne prednostne naloge so si postavili tudi na Dunaju. Spodbujali so tako imenovano mestu prijazno načrtovanje, tj. načrtovanje, »ki ponuja dovolj prostora pešcem in kolesarjem ter javnemu prevozu kot tudi privlačno oblikovanje, ki vabi ljudi, da se v njem zadržijo«. Takšen koncept ni temeljil le na naklonjenosti čistim prevoznim sredstvom, temveč je izhajal tudi iz želje, da se mobilnostna infrastruktura ne obravnava kot ovira, ampak kot vir za mesto, ki se lahko nameni tudi drugim načinom uporabe in preobrazi potovanje v bogatejšo in prijetnejšo izkušnjo. Na seznamu ukrepov, vključenih v CPS, je javni prostor na prvem mestu. Splošno načelo, ki ga je treba upoštevati na tem področju, pa je, da si je treba mestne ulice pravično deliti.

6 Igra

Namen te vaje je pomagati udeležencem, da bodo bolje razumeli teorijo in jo lažje uporabili v praksi, ter jih naučiti, kako se lahko navdihujejo iz primerov najboljših praks in ukrepov drugih mest, da bodo lahko učinkovito reševali lastno problematiko. Območja, ki jih bomo obravnavali v sklopu tega izobraževanja, se nahajajo gostiteljskem mestu, tako da si jih lahko ogledate še pred izobraževanjem. To bo prispevalo k večji verodostojnosti učne izkušnje. Ker so med udeleženci tudi predstavniki lokalne javne uprave, je lahko ta vaja tudi dragocen vir informacij za upravljanje javnega prostora in izhodišče za možne ukrepe.

7 Nadaljnje branje

Christophe Najdovski, podžupan mesta Pariz, odgovoren za promet, cestno omrežje mobilnost in javni prostor (marec 2017): Roads and Mobility. Parisian Policy

Predstavitve urejanja prostora za mobilnost v Parizu in nedavnih ukrepov lokalne uprave za spodbujanje trajnostne uporabe in razvoja mesta.

Dostopno na: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump_conference_2017_ops2_1_najdovski.pdf

Octavia Stepan & Irina Rotaru (2012): Street design, streetscape and traffic calming

Izobraževalni modul, razvit v okviru projekta *Transport Learning European (Intelligent Energy Europe)* – podaja kratko zgodovino trendov v načrtovanju mobilnosti v mestih in pojasni različne teorije in elemente, uporabljene pri oblikovanju ulic in konfiguraciji uličnega okolja www.transportlearning.net

Timo Hämäläinen's blog – articles regarding different urban mobility measures and their impacts

Predstavitve nekaterih ukrepov na področju mestne mobilnosti v Neaplju in Potenzi:

<https://urbanfinland.com/2017/08/24/urban-lessons-from-naples-potenza-and-matera/>

Vpogledi v javni prostor v Hong-Kongu in Tokiu

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

Pobude od spodaj navzgor na področju mobilnosti v Helsinkih, s katerimi naj bi mestno središče postalo ljudem bolj prijazno

<https://urbanfinland.com/2016/04/15/making-downtown-helsinki-more-walkable-its-time-for-a-grassroots-revolution/>

Monica Oreviceanu (2013): Enhancing the Sump's Role as a Monitoring, Evaluation and Control Tool of Urban and Regional Sustainable Development Letna konferenca Polis, december 2013

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

Zeppelin Association (2009): Magic Blocks. Scenarios for socialist collective housing estates in Bucharest

Publikacija projekta Magic Blocks Vir: https://issuu.com/zeppelin.magazine/docs/magic_blocks

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

Comparative Research Network (2017): Our Neighbourhoods' Heroes. Stories on Citizen Participation in Local Development in European Cities Publikacija v okviru evropskega projekta Eurbanities (Erasmus +) – vsebuje številne študije primerov o civilnodružbenih iniciativah na področju uporabe javnega prostora

https://www.researchgate.net/publication/319968315_EURBANITIES_-_collected_experiences_Our_Neighbourhoods_Heroes_-_Stories_on_Citizen_Participation_in_Local_Development_in_European_Cities

Center for London (2017): "Making good – shaping places for people" Uredili Richard Brown, Kat Hanna in Rachel Holdsworth

Dostopno na: http://www.centreforlondon.org/wp-content/uploads/2017/02/CFLJ5081_collection_essay_placemaking_0217_WEB.pdf

Urban mobility measures implemented through tactical urbanism:

Film dostopen 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"
Zgodba in ilustracije projekta Braila Parasitism za oživitev obrežja Donave v Brăili, za katerega je značilna igriva uporaba preprostih oblik in različnih uporabnih ali simbolnih struktur.

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