

## DA LI UČEŠĆE JAVNOSTI DOPRINOSI ODRŽIVOJ MOBILNOSTI?– ISKUSTVO BUGARSKIH GRADOVA

Atanas Kovachev<sup>1</sup>, Aleksandar D.Slaev<sup>2</sup>, Boriana Nozharova<sup>3</sup>,  
Peter Nikolov<sup>4</sup>, Plamen Petrov<sup>5</sup>

### Apstrakt

*Ovaj rad ispituje postojeće prakse učešća javnosti (civilnog sektora, građana) u urbanom razvoju u Bugarskoj, konkretno u procesima planiranja i implementacije planova održive urbane mobilnosti. U tu svrhu rad ispituje učešće javnosti u pripremi i realizaciji integralnih planova za urbanu regeneraciju i razvoj (IPURR) u četiri najveća bugarska grada. Ova naučna analiza nastoji da odgovori da li i u kojoj meri je cilj promovisanja učešća javnosti ostvaren i da li ostvarivanje cilja doprinosi poboljšanju nivoa održive mobilnosti u ovde odabranim gradovima. Učešće javnosti se ispituje u glavnim fazama planiranja, imajući u vidu faze učešća građana i pravca njihovog uključivanja, odnosno da li je proces sproveden odozgo nadole (top-down) ili odozdo na gore (bottom-up). U radu se zaključuje da je nivo učešća javnosti u razvoju bugarskih gradova nizak. Međutim, dva faktora mogu dovesti do poboljšanja: uticaj politika i metoda upravljanja koje su uvedene kroz operativne programe Evropske unije kao i aktivni položaj grupa građana i građanskih udruženja. Što se tiče situacije u Bugarskoj, istraživanje ne donosi jasne i nedvosmislene dokaze o bilo kakvom opipljivom uticaju učešća javnosti na održivu urbanu mobilnost do sada.*

**Ključne reči:** *učešće javnosti u urbanističkom planiranju, održiva urbana mobilnost, metode planiranja, javni interes i uključivanje javnosti.*

---

<sup>1</sup>Atanas Kovachev, 1) University of Forestry, Sofia i 2) Varna Free University, Bugarska, atanas\_kovachev@mail.bg

<sup>2</sup>Aleksandar D. Slaev, Varna Free University, Bugarska, slaev@vfu.bg

<sup>3</sup>Boriana Nozharova, Varna Free University, Bugarska, boriana\_nozharova@abv.bg

<sup>4</sup>Peter Nikolov, Varna Free University, Bugarska, peter.n.nikolov@gmail.com

<sup>5</sup>Plamen Petrov, Varna Free University, Bugarska, plamen@petrovart.com

## 1. UVOD

Učešće javnosti je pitanje od sve veće važnosti kada se govori o urbanom razvoju. Gradovi i naselja su prvenstveno društvene sredine i urbanističko planiranje mora da ih tretira u skladu sa tim, što naglašava važnost učešća javnosti u urbanističkom planiranju. Dok mnogi planeri smatraju da znaju bolje od građana kakva im vrsta okruženja treba, u praksi samo participacija javnosti može pomoći u definisanju objektivnih i detaljnih potreba društva. Planerska profesija ne može biti zamena za direktno učešće građana, stoga bi urbanističko planiranje trebalo započeti i završiti sa javnom participacijom (Arnstein, 1969; Innes & Booher, 2004; Lindenau & Bohler-Baedeker, 2014). Ovo je od primarnog značaja i za upravljanje urbanom mobilnošću.

Urbana mobilnost je jedan od najvećih izazova sa kojima se suočavaju moderni gradovi. Urbanizacija i urbani rast su glavni pokretači socio-ekonomskog rasta, ali takođe imaju značajno negativan uticaj na životnu sredinu. Gradski prevoz je kritičan faktor i za pozitivne i za negativne karakteristike urbanizacije. Stoga je vitalno da gradovi pružaju sve veću mobilnost istovremeno pokušavajući da izbegnu prateće probleme i nedostatke. Ono što savremenim gradovima treba je održiva mobilnost koja minimizira negativne uticaje na životnu sredinu i na društvo. Učešće javnosti (građana) je ključni faktor za sve vrste urbanog razvoja uopšte, a naročito za urbanu mobilnost. Ipak, učešće javnosti ima specifično značenje u ovoj oblasti usled sve veće kompleksnosti urbanih procesa i funkcionisanja gradova kao složenih sistema (Portugali, 2011; Moroni, 2015; Slaev, 2016a). Ovo je očigledno ako uporedimo planiranje održive mobilnosti sa tradicionalnim pristupom, koji uzima u obzir samo glavne vidove transporta ponaosob i svaki tretira kao jednostavan sistem. Mobilnost danas treba posmatrati kao složen sistem koji uključuje raznovrsne tipove prevoza sa velikim brojem efekata, tipičnih za složene sisteme. Međutim, kompleksnim sistemima se ne može upravljati bez mehanizama samoregulacije i povratnih sprega, što u urbanom razvoju zahteva planiranje odozdo (*bottom-up*) i visok stepen učešća javnosti.

Ovo istraživanje doprinosi proučavanju posebnih aspekata javne participacije u planiranju sistema urbane mobilnosti. U tu svrhu istražujemo učešće građana i civilnog sektora u razvoju i implementaciji integralnih planova za urbanu regeneraciju i razvoj (IPURR) u četiri najveća grada u Bugarskoj. Cilj je pronalaženje odgovora na sledeća pitanja: Koji je nivo javne participacije u planiranju održive mobilnosti u pripremi proučavanih IPURR-ova? Da li javna participacija doprinosi poboljšanju nivoa održive mobilnosti?

## **2. PROBLEMI ODRŽIVE MOBILNOSTI U EVROPSKIM GRADAMA I ULOGA JAVNE PARTICIPACIJE**

### **2.1. Značenje održive mobilnosti za evropske gradove**

Rast evropskih gradova po broju, površini i broju stanovnika je konstantan trend. Urbana populacija u Evropi čini 75% ukupne populacije na ovom kontinentu (Eurostat, 2017), što je 20% više od svetskog proseka (United Nations, 2014). Ovo je glavni faktor ekonomskog i društvenog napretka na ovom kontinentu. 85% bruto domaćeg proizvoda EU se proizvodi u gradovima (InfoRegio, 2017). Povećana mobilnost je glavni faktor razvoja gradova i njihove uloge u evropskoj ekonomiji. Danas se 64% svih putovanja u Evropi odvija u gradovima, a prema prognozama do 2050. godine ukupna razdaljina putovanja će se utrostručiti (Van Audenhove i sar., 2014). Ipak u većini gradova automobilski saobraćaj je najzastupljeniji vid transporta sa preko 60% (EPOMM, 2017) dok javni prevoz i pešački saobraćaj opadaju. Zbog tradicionalnih načina putovanja, zagušeni transportni sistemi u mnogim evropskim gradovima predstavljaju glavni izvor emisija ugljen-dioksida, zagađenja vazduha česticama i pogoršanja opšteg stanja životne sredine. Ovo je takođe uzrok pogoršanja zdravlja stanovništva Evrope.

Održiva urbana mobilnost je stoga „jedan od najtežih izazova sa kojima se gradovi danas suočavaju” (Van Audenhove i sar., 2014:6). Problem evropskih gradova je kako poboljšati nivo mobilnosti, uz istovremeno smanjenje zagađenja, saobraćajnih zagušenja i saobraćajnih nesreća. U tu svrhu, koncept održive urbane mobilnosti u EU teži da obezbedi uvođenje alternativnih i održivih oblika transporta kao što su biciklizam, pešački saobraćaj i podsticanje korišćenja javnog prevoza. Početkom dvehiljaditih, veliki broj dokumenata Evropske Komisije (npr. Bela knjiga o transportu iz 2001., Zelena knjiga iz 2007. i Bela knjiga iz 2011. godine) ističe glavne pravce i smernice za poboljšanje održivosti urbane mobilnosti.

### **2.2. Održivi mobilni sistemi kao složeni sistemi**

Fokus ovog rada je percepcija sistema održive mobilnosti kao složenih sistema. Složeni sistemi sadrže veliki broj elemenata koji su predmet kompleksnih odnosa i međudejstava. Predviđanje razvoja složenih sistema je naročito teško, jednako kao i njihovo upravljanje. U Tabeli 1 su upoređeni ključni aspekti tradicionalnog planiranja transporta i planiranja održive mobilnosti u urbanoj sredini (POMUS). Ona jasno ukazuje da u tradicionalnom transportnom planiranju, načini transporta funkcionišu kao jednostavni sistemi, dok su karakteristike i komponente POMUS-a mnogo složenije u svojoj strukturi i još više u sistemu interakcija.

Tabela 1. Upoređivanje glavnih pristupa planiranju kod tradicionalnih i održivih oblika transporta/mobilnosti

Tradicionalno transportno planiranje	Planiranje održive urbane mobilnosti
Fokus na saobraćaju	Fokus na ljudima
Primarni ciljevi: Kapacitet i brzina protoka saobraćaja	Primarni ciljevi: Pristupačnost i kvalitet života, kao i održivost, ekonomska održivost, socijalna jednakost, zdravlje i kvalitet životne sredine
Usmereno ka vidovima saobraćaja	Uravnotežen razvoj svih relevantnih načina transporta i forsiranje čistijih i održivijih načina prevoza
Bazirano na infrastrukturi	Integrirani skup aktivnosti za postizanje ekonomičnih rešenja
Dokumentacija sektorskog planiranja	Sektorski planski dokument koji je konzistentan i komplementaran srodnim područjima politika (kao što su korištenje zemljišta i prostorno planiranje, socijalne službe, zdravstvo, regulisanje i sprovođenje politika itd.)
Kratkoročna i srednjeročna isporuka planova	Kratkoročna i srednjeročna isporuka planova bazirana na dugoročnim prospektima i strategijama
Usmereno ka administraciji	Usmereno ka funkcionalnosti baziranoj na obrascima putovanja do posla
Domen saobraćajnih inženjera	Interdisciplinarni planerski timovi
Planiranje od strane eksperata	Planiranje uz uključivanje zainteresovanih strana (stejkholdera) i korišćenjem transparentnog i participativnog pristupa
Ograničena procena uticaja	Redovno praćenje i ocenjivanje uticaja za potrebe postupnih procesa učenja i poboljšavanja

Izvor: Wefering et al. (2014) Generalna direkcija Evropske komisije za mobilnost i transport EK. SMERNICE - Razvijanje i implementacija Plana Održive Urbane Mobilnosti

### 2.3. Učešće javnosti u upravljanju urbanim planiranjem

Učešće javnosti je prisutno u planiranju na više načina, npr. kao sredstvo za planere da poboljšavaju relevantnost planova ili kao sredstvo građana da učestvuju u upravljanju urbanim sistemima. U ovom radu fokusiramo se na drugi aspekt, jer je od posebnog značaja za samu temu našeg istraživanja. Jasno je da je glavni razlog za učešće javnosti u upravljanju urbanim razvojem to što su ljudi/društvo neprikosnoveni suvereni država, regiona i gradova, a to je nesumnjivo osnovni princip demokratije (Moser, 1989). Shodno tome, stanovnici grada, sela ili teritorijalne jedinice su suvereni u gradskoj i regionalnoj upravi. Uloga lokalnih organa vlasti je samo da služe društvu, tako što obavljaju javne funkcije koje im delegiraju građani. Nažalost, ove fundamentalne principe demokratije često zaboravljaju izabrani zvaničnici, državni službenici, pa čak i

urbanisti. Planeri naglašavaju korisnost građanskih inicijativa kao povod za učešće javnosti (npr. Bickerstaff i sar., 2002; Franceschini & Marletto, 2015), ali građanske inicijative ne moraju biti korisne da bi bile obavezne (Arnstein, 1969). Čak i ako su javna administracija i urbanisti i planeri uvereni da su određene građanske inicijative neadekvatne, njihova ustavna dužnost je striktno slediti smernice koje je odredio nosilac suvereniteta. Primena demokratskih principa u upravljanju lokalnim razvojem je, naravno, osnovni princip evropskog pristupa.

S druge strane, upravljanje svakim zajedničkim/javnim resursom ponaosob (npr. infrastrukturom) zahteva izgradnju sistema koji je manje-više centralizovan. Građani moraju preneti vlastima neka od svojih upravljačkih prava (Demsetz, 1967; Slaev 2016b), što takođe neizbežno podrazumeva davanje određenih prinudnih ovlašćenja centralnim organima da bi oni mogli da ispune dodeljeni mandat. Međutim, lokalne vlasti su u stanju i često pokazuju tendenciju da prevazilaze svoja prava, podržavaju interese lobista, budu deo koruptivnih mehanizama ili da sprovode pogrešne „profesionalne” mere, a ne da služe javnom interesu. Sve ovo naglašava značaj ravnoteže između mehanizma odozgo prema dole (*top-down*) i odozdo prema gore (*bottom-up*) u socijalnom i urbanom upravljanju (Cvetinović i sar., 2016). Uspostavljanje delotvornih pravila za učešće javnosti je garancija prevlasti demokratskog suverena - zajednice (Moroni, 2010; Slaev, 2016b).

Oblike učešća javnosti prvo treba klasifikovati prema obliku demokratije - direktnom i indirektnom. Akte direktne demokratije mogu pokrenuti decentralizovana tela (građani, neformalne grupe, preduzeća, profesionalna udruženja ili nevladine organizacije), kao i lokalne vlasti. Da bi se obezbedile i olakšale ovakve inicijative, lokalne vlasti moraju uspostaviti praksu javnosti i odgovornosti, pratiti koherentnu politiku otvorenih vrata, imati unutrašnje strukture koje su posebno dizajnirane da olakšaju kontrolu i participaciju. S druge strane, učešće javnosti kroz oblike indirektno (reprezentativne) demokratije realizuju samo lokalne vlasti ili druge državne institucije. U ovim slučajevima, neophodno je efikasno funkcionisanje sistema pravila koja se odnose na saradnju i javnu participaciju. Kodeks najbolje prakse za učešće građana u procesu odlučivanja (Council of Europe, 2009) identifikuje različite instrumente i mehanizme uključivanja koji pružaju različite nivoe zaštite javnog interesa. Ovi alati mogu se svrstati u četiri grupe:

- Informacije – Otvoren i besplatan pristup najnovijim, tačnim i pravovremenim informacijama. U ovom obliku, tok informacija je jednosmeran i ne postoji direktna mogućnost za zaštitu interesa građana.

- Konsultacije - Svrha konsultacija je prikupljanje predloga zainteresovanih strana (stejkholdera). Međutim, ovaj oblik ne garantuje visok nivo interakcije jer lokalne vlasti razmatraju predloge građana po sopstvenom nahođenju.
- Dijalog - Javna rasprava za utvrđivanje interesa i mišljenja različitih javnih grupa. U ovom obliku, šira javnost ima priliku da zaštiti svoje interese i prava.
- Partnerstvo – Radne grupe se formiraju na stalnoj ili *ad hoc* osnovi da bi izrazile javno mišljenje i aktivno zaštitile interese građana.

Konsultacije, dijalozi i partnerstva se odvijaju u različitim oblicima, kao što su sastanci fokus grupa, okrugli stolovi, javne tribine i konferencije. Prva dva oblika su pogodna za manji broj, a druga dva za veći broj učesnika. Pitanje broja učesnika je važno jer bi javna participacija trebalo da odražava interese svih društvenih grupa, vodeći računa da to u praksi bude izvodljivo. Prema tome, još jedan važan problem ključan za zaštitu interesa šire javnosti odnosi se na tehniku reprezentativnosti (Bickerstaff & Valker, 2005; Mullen sar., 2011).

Stepen učešća javnosti može se proceniti različitim indikatorima koji mere učešće bilo direktno ili indirektno - kroz učinak civilnog društva. Indeks participacije građana (Forum Citizen Participation, 2015) sadrži dve komponente: a) procenu zakonodavstva koje reguliše oblike učešća građana (informacije, konsultacije i dijalog) i b) postojanje institucija, mreža i medija koji stvaraju preduslove za participaciju. Drugi pokazatelj je indeks civilnog društva (ICD) (Heinrich, 2004) međunarodnog saveza CIVICUS. Ovaj indikator je kombinovana mera a) strukture civilnog društva, b) okruženja u kom funkcioniše civilno društvo, c) vrednosti koje se promovišu u domenu civilnog društva, i d) uticaja aktivnosti sprovedenih od strane aktera civilnog društva. Treći pokazatelj je indeks održivosti organizacije civilnog društva (BNCL, 2016) koji procenjuje a) pravno okruženje u kojem postoje organizacije građanskog društva, b) njihov organizacioni kapacitet, c) njihovo delovanje putem aktivnosti zagovaranja i sposobnosti pružanja usluga, kao i d) njihov javni imidž.

## 2.4. Učešće javnosti u razvoju urbane mobilnosti

Pitanje građanskog (javnog) učešća u razvoju gradskog transporta je zapravo izuzetno važno, jer se ne radi samo o planiranju razvoja saobraćajnih sistema, nego i o stvaranju visokoproduktivnih i atraktivnih gradova. U slučaju tradicionalnog transportnog planiranja, transportni sistemi se mogu smatrati relativno jednostavnom kombinacijom nekoliko oblika transporta, od kojih je svaki od njih jednostavan sistem koji sadrži ograničeni broj elemenata/faktora. Saobraćajni inženjeri optimiziraju funkcionisanje tih sistema koristeći tehničke metode. Međutim, održive oblike mobilnosti čini veći broj podsistema, uključujući mreže saobraćaja pešaka i biciklista, mnogo veći broj faktora (kao što su socijalni i

ekološki uticaji) i karakterišu ih mnogo složenije interakcije među ovim faktorima. Takav sistem urbane mobilnosti treba smatrati složenim. Još jednom ističemo da je složenost faktor od posebne važnosti za našu studiju, zbog principa upravljanja različitim kod jednostavnih, u odnosu na složene sisteme. Budući da se upravljanje jednostavnim sistemima u potpunosti zasniva na metodama racionalnog planiranja odozgo nadole (*top-down*), upravljanje složenim sistemima zahteva uspostavljanje višestrukih povratnih mehanizama i mehanizama samoregulacije. U kompleksnim društvenim i urbanim sistemima, centralizovano planiranje je neefikasno ako ne koristi pristupe odozdo prema gore (*bottom-up*) (Portugalali, 2011; Moroni, 2015, 2010).

Naročito u oblasti održive mobilnosti, planeri uočavaju jasnu razliku između neefikasnih (tradicionalnih) i efikasnih održivih oblika saobraćaja. Vodeći se time, oni propisuju jasno i jednostavno rešenje problema – manje automobila i rasprostranjenija upotreba masovnog javnog, pešačkog i biciklističkog saobraćajem. Međutim, u praksi su rešenja mnogo teže izvodljiva, jer moramo uspostaviti ravnotežu između različitih vidova saobraćaja, imajući u vidu da se prednosti i nedostaci svakog od ovih oblika razlikuju od grada do grada i od oblasti do oblasti. Zbog toga ne možemo odrediti optimalnu, „idealnu” raspodelu vidova saobraćaja primenom „čisto racionalne” metode planiranja odozdo na dole (*top-down*), jer optimalna mera zavisi i od želja lokalnih stanovnika. Prema tome, raspodela vidova saobraćaja koja odgovara potrebama stanovnika susedstva A razlikuje se od one u susedstvu B. Bez učešća javnosti koja pruža informacije o preferencijama lokalnog stanovništva i njihovoj proceni očekivanih rezultata, planeri ne mogu identifikovati odgovarajuću raspodelu za svako susedstvo i grad. I na kraju, svaki plan, čak i najbolji, i svaka modalna raspodela, čak i najodrživija, osuđeni su na propast ako ih ne podrži lokalno stanovništvo - ključni učesnici u lokalnom razvoju. Učešće javnosti, pružajući takvu podršku, je neophodan instrument planiranja.

Ipak, treba priznati da zbog visokog nivoa centralizacije investicija u saobraćajnoj infrastrukturi, čak i visokoodrživi transportni sistemi zahtevaju relativno visok nivo centralizacije. Čak i sa dobro razvijenim metodama odozdo prema gore (*bottom-up*), upravljanje kompleksnim sistemima je suštinski problematično (Slaev, 2017). Stoga nije čudno da su građani često skeptični da li mogu efikasno uticati na upravljačke procese. Bickerstaff i Valke (2001) smatraju da je učešće javnosti otežano s jedne strane veoma ograničenim oblicima participacije koji su im na raspolaganju, a s druge strane skepticizmom javnosti i njihovim odbijanjem da učestvuju.

Učešće javnosti je društveni mehanizam i kao takav zavisi od tradicije, kolektivnog društvenog znanja i utvrđenih (tj. praktičnih, efikasnih) društvenih

pravila. Projekat CH4LLENGE, koji je ispitivao 34 evropska grada u oblasti prakse planiranja mobilnosti, primećuje da brojne evropske zemlje imaju značajno iskustvo u pružanju aktivnog građanskog učešća u planiranju i implementaciji urbanog transporta. Pozitivni primeri uključuju Veliku Britaniju, Nemačku i Francusku, čija zakonodavstva suštinski uslovljavaju razvoj transportnih planova obavljanjem javne rasprave. Međutim, CH4LLENGE takođe primećuje da mali broj evropskih gradova omogućava građanima da aktivno učestvuju u procesu planiranja i da direktno daju mišljenja, ideje i znanje. Osim toga, projekat ukazuje na nedostatak političke volje i razvijenih politika koje su ujedno i ključne tačke učešća građana. Takozvana „participativna dilema” (Callahan, 2007) odražava nisku zainteresovanost građana u fazama ranog planiranja kada su procesi u velikoj meri otvoreni i raspoložu značajnim mogućnostima prilagođavanja. U narednim fazama kada planiranje poprimi jasniji oblik, interes građana se povećava kada se oni osećaju direktno ugroženi. Stoga je važan izazov za urbaniste da nađu načine da obezbede učešće građana u svim fazama planiranja sa naglaskom na kasne faze izrade i implementacije planova. Gil i saradnici (2011) su utvrdili šest nivoa učešća javnosti u razvoju plana održive mobilnosti (POM) i njegove implementacije: 1) identifikaciju i poziv zainteresovanim stranama, 2) definisanje vizije, misije i opštih ciljeva plana, 3) izrada nacrtu dnevnika izrade POM, 4) diskusija, usvajanje i ratifikacija POM-a, 5) komunikacija i promocija plana, 6) nadzor i nadgledanje implementacije.

### **3. ISTRAŽIVANJE NIVOA UČEŠĆA JAVNOSTI U POKUŠAJIMA DA SE DOSTIGNE ODRŽIVA MOBILNOST U BUGARSKIM GRADOVIMA**

#### **3.1. Metodološki pristup**

Bazirajući se na proučavanju principa učešća javnosti u planiranju održive mobilnosti i analize evropskog iskustva, ovaj rad istražuje nivo javne participacije u razvoju i implementaciji planova urbane mobilnosti. Kao primer je uzeta analiza pripreme i implementacije integralnih planova za urbanu regeneraciju i razvoj (IPURR) četiri najveća grada Bugarske - Sofije, Plovdiva, Varne i Burgasa. Ovi planovi predstavljaju relevantne primere, jer su razvijeni u okviru operativnog programa „Regionalni razvoj” (OPRD) pa, stoga, i u skladu sa osnovnim principima evropskog planiranja. Metodologija IPURR postavila je pravila za neophodno učešće građana. Ovi planovi služe kao osnova za ostale planove i mere za razvoj održivih oblika transporta, kao što su javni, pešački i biciklistički saobraćaj.

Naša metodologija je zasnovana na informacionom okviru prethodno objašnjenom u odeljku 2.4, gde se kaže da je održivi sistem mobilnosti inherentno složen i kao takav može se pravilno planirati i njime se može upravljati samo ako



se koriste metode planiranja odozdo prema gore (*bottom-up*). Ovo naglašava da je u ovom slučaju neizbežno i neophodno učešće javnosti u svom izvornom obliku. U odsustvu javne participacije, za planere je nemoguće da adekvatno odrede optimalnu raspodelu vidova saobraćaja i da promovišu svaki oblik transporta ponaosob. Stoga istražujemo procese pripreme i implementacije IPURR-a kako bismo procenili da li je učešće javnosti stvarno realizovano i da li je bilo efikasno, tj. da li je doprinelo stvaranju značajnih predloga koji su integrisani u planove. Na taj način se dobija odgovor na naše prvo istraživačko pitanje o nivou učešća javnosti u planiranju. Mi istražujemo uključenost građana u svakoj od faza razvoja i implementacije planova tako što poredimo faze planiranja, oblike/faze učešća javnosti i pravac njihovog uključivanja:

- što se tiče planiranja identifikujemo tri faze: prva faza - iniciranje plana, druga faza - izrada plana i treća faza - implementacija,
- u pogledu faza participacije identifikujemo: A - identifikacija i uključivanje stejkholdera, B - identifikovanje problema i prenošenje informacija, C - diskusija i dijalog i D - uključivanje i integracija civilnog doprinosa,
- u pogledu pravca iniciranja, identifikujemo principe odozgo prema dole (*top-down*) i odozdo prema gore (*bottom-up*).

Rad konačno ocenjuje i da li je učešće javnosti uticalo na izveštavanje o planiranju održive mobilnosti. U tu svrhu, upoređujemo naše nalaze koji se tiču stvarnog doprinosa šire javnosti u rezultatima implementiranih planova. Ako je nivo učešća javnosti bio visok, njegovi doprinosi bi trebalo da su integrisani u planove, pa bi stoga trebalo da očekujemo i bolje rezultate planiranja. Vremenom bi se i održivost poboljšala ukazujući i na postepene pozitivne promene u raspodeli vidova saobraćaja. S druge strane, ako doprinosi lokalnih stanovnika nisu bili uneseni u planove, to bi imalo za posledicu nedostatak javne podrške za planove i, čak i ako su planeri predložili korisna rešenja, manje je verovatno da bi ona bila primenjena. To bi dovelo do manje održivosti i neefikasne strukture modalne raspodele vidova saobraćaja. Međutim, izgleda da je veza između učešća građana i modalne raspodele očigledno indirektna, dok je veza između učešća javnosti i uspeha planiranja direktna i jaka. Otuda je merenje raspodele vidova transporta prilično neprecizan pokazatelj nivoa učešća javnosti. Umesto toga, jedno stanovište je da podrška javnosti i usvajanje rezultata predstavljaju pouzdan pokazatelj uspešnosti participativnog planiranja. S druge tačke gledišta, nezadovoljstvo i kritike građana ukazuju na neuspeh planiranja u naporima da poboljša svoj učinak promovisanjem javne participacije.

IPURR su razvijeni pre samo tri ili četiri godine, ali usled njihove prirode neke od planiranih aktivnosti su realizovane za samo dve godine. Ipak, zbog kratkog

perioda nakon realizacije, statistički podaci o rezultatima nisu dostupni i naša analiza bazira se isključivo na izvorima iz medija.

### **3.2. Postojeći nivo i problemi održive mobilnosti u bugarskim gradovima**

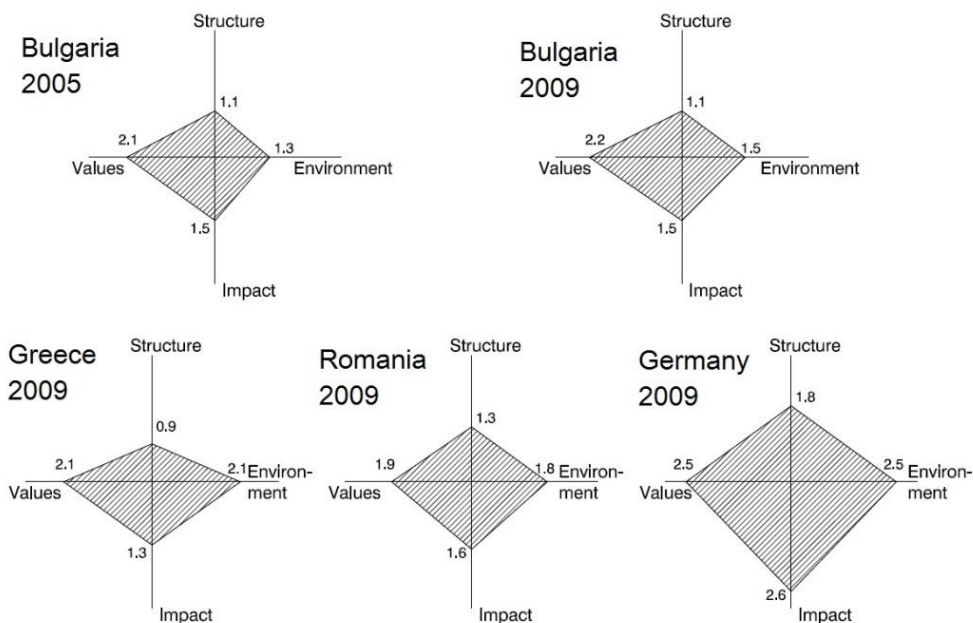
Stopa urbanizacije u Bugarskoj je 73,3% i slična je evropskom proseku (NSI, 2017), kao i stopa motorizacije. Između 1991. i 2016. godine broj vozila u ovoj državi je porastao gotovo 3 puta, a trenutni nivo veći je od 455 automobila na 1.000 stanovnika. Dakle, raspodelu vidova transporta u najvećim gradovima karakteriše visok nivo privatnog automobilskog saobraćaja (oko 45-50% u proseku), srednji nivo javnog prevoza (25-33%), nizak nivo pešačkog saobraćaja (15-25%) i veoma niska upotreba bicikala (prosečno 3-6%) (EPOMM, 2012). U Sofiji za period od 2010. do 2014, paralelno sa povećanjem od 8,1% u broju automobila, broj putnika u javnim prevozu pao je za 16,4% (NSI, 2017). Ipak, više od 71% automobila u Bugarskoj su starosti veće od 15 godina, što doprinosi nepovoljnoj ekološkoj situaciji u njenim gradovima (EEA, 2015).

Iako sa izvesnim kašnjenjem u poređenju sa zapadnom Evropom, problemima održivog razvoja u Bugarskoj su se tokom protekle decenije bavili neki od glavnih strateških dokumenata (Daskalova i Slaev, 2015). Kao primer bi moglo da posluži nekoliko najvećih gradova koji su usvojili prve planove integrisanog urbanog saobraćaja (PIUS) u 2011. godini u skladu sa uputstvima definisanim u Zelenoj knjizi (2007) i Beloj knjizi (2011). U okviru operativnog programa „Regionalni razvoj”, svi veliki gradovi u Bugarskoj razvili su integrisane planove urbane regeneracije i razvoja (IPURR) u 2013. godini. Ovi planovi igraju važnu ulogu, jer služe kao osnova za značajne inicijative, npr. pripremu PIUS-a nove generacije, izradu plana za održivu urbanu mobilnost i razvoj novih pešačkih zona i mreža biciklističkih staza.

### **3.3. Učešće javnosti u planiranju i realizaciji održive urbane mobilnosti u bugarskim gradovima**

Da bismo procenili javnu/građansku participaciju u planiranju održive mobilnosti u Bugarskoj, prvo ćemo da povučemo paralelu sa ukupnim nivoom participacije za celu zemlju. Participacija je ključno pitanje društvenog upravljanja u novim demokratijama u jugoistočnoj Evropi sa značajnim uticajem na urbani razvoj (Kovačev, 2003, Maričić & Petrić, 2008, Slaev i Kovačev, 2014, Zeković i sar., 2015). U protekloj deceniji su učinjeni izvesni pokušaji da se izmeri stepen učešća javnosti u upravljanju koristeći tri indikatora opisana u odeljku 2.3. Indeks građanskog učešća (IGU) je meren 2015. godine u studiji koju je sproveo Forum za Građansku Participaciju (FGP) u partnerstvu sa Bugarskim Centrom za Neprofitno Pravo (BCNP). Ova studija je procenila nivo IGU-a u Bugarskoj na 3.39 na skali od

0 (minimum) do 6 (maksimum). Indeks civilnog društva (ICD) internacionalnog CIVICUS saveza je vrednovan dva puta u Bugarskoj. Udruženja za partnerstvo i podršku građanskim aktivnostima „Balkan Assist” je sprovelo prvu procenu ICD u period od 2003.do 2005. godine, tj. pre pristupanja zemlje EU, a drugu je u 2010. i 2011. godini sproveo Institut za otvoreno društvo (IOD). Procene nivoa ICD za Bugarsku prikazana je na Slici 1; radi upoređivanja rezultati su prikazani zajedno sa rezultatima za Grčku, Rumuniju i Nemačku.



Slika 1. Indeks civilnog društva Bugarske, Grčke, Rumunije i Nemačke  
Izvori: Balkan Assist (2007), CIVICUS (2011), <http://csi.civicus.org/>

Treći indikator, indeks održivosti OCD-a godišnje se istražuje od strane USAID-a u partnerstvu sa lokalnim nevladinim organizacijama (IOD, BCNP). Bugarski rezultat od 2106 je bio 3.3 na skali gde je 7 minimum a 1 maksimum. Ovaj rezultat je bez ikakve promena od 2012. godine, a samo su minimalne promene uočene čak od 2002. godine.

Da rezimiramo, što se tiče svih navedenih indeksa bugarski rezultat je prosečan ili malo iznad proseka za jugoistočnu Evropu, dok je učinak za čitav region najgori u Evropi. Dve najnovije ankete, IGU studija od strane CPI i BCNP iz 2015. godine i OCD studija o održivosti od strane BCNP-a i USAID-a -a iz 2016. godine jednako zaključuju da je situacija previše statična - iako se pozitivne promene primećuju, one su suviše spore. Problemi koji se tiču institucionalnog okvira u Bugarskoj su akutni, a pravni okvir je nedovoljno razvijen. Ozbiljna pitanja se postavljaju kada

se govori o mehanizmima za uključivanja građana. Zbog nedostatka tradicije i građanskog obrazovanja, javna participacija sporo napreduje. Ipak, studija primećuje pozitivne promene u institucionalnom okviru, na primer, više transparentnosti, poboljšane komunikacije i dijaloga sa građanima, te kao rezultat toga promene stavova građana i veća motivacija za učešće ili pokretanje građanskih akcija. Kako navodi BCNP izveštaj, „... iako mali i delimični, rezultati akcija i inicijativa građana, građanskih grupa i organizacija su pozitivan znak da se civilno društvo u Bugarskoj stvarno razvija” (Forum za učešće građana/Citizen Participation Forum, 2015, str. 5).

Naredni korak ovog rada je istraživanje u kojoj meri ove procene nivoa učešća javnosti u Bugarskoj važe u oblasti planiranja i promocije održive urbane mobilnosti. S tim u vezi ćemo istraživati građansko učešće u razvoju, usvajanju i implementaciji integralnih planova za urbanu regeneraciju i razvoj (IPURR) četiri najveća grada u Bugarskoj. Fokus je na IPURR jer, kao što je već navedeno, ovi planovi su osnova za instrumente kao što su planovi održive urbane mobilnosti, integralni planovi gradskog transporta, razvoj pešačkih zona i biciklističkih mreža. U skladu sa izabranom metodologijom, istražujemo građansko učešće u tri glavne faze planiranja. U svakoj fazi analiziramo identifikaciju i uključenost zainteresovanih strana (stejkholdera), širenje informacija, prakse javnih rasprava i dijaloga i integraciju javnih predloga u planove. Pored toga, stavljamo eksplicitni naglasak na smer pokretanja aktivnosti - odozgo prema dole (*top-down*) ili odozdo prema gore (*bottom-up*).

- **Prva faza** - Iniciranje plana - identifikovanje ključnih problema koje treba rešiti i određivanje pogođenih društvenih grupa, diseminacija početnih informacija

U ovoj fazi, institucije planiranja, tj. lokalne vlasti moraju informisati javnost i potencijalne zainteresovane strane i pozvati ih da učestvuju u procesu planiranja. Identifikacija strana na koje IPURR utiče je osnovni zahtev koji je odredio OPRD, pošto ovaj operativni program striktno prati evropske pristupe u planiranju. Zaista, opštinske vlasti su dale sve od sebe tražeći maksimalnu reprezentativnost u vidu velikog broja stejkholdera - profesionalnih i poslovnih udruženja, nevladinih organizacija i interesnih grupa. 25 takvih zainteresovanih strana je pozvano da učestvuje u IPURR u Plovdivu, a 28 u okviru IPURR u Varni. Ipak, pošto se IPURR razvija u okviru centralizovanog programa, identifikaciju obavljaju opštinske uprave, tj. to je tipičan process „odozgo prema dole” (*top-down*) što omogućava lokalnim vlastima da olakšaju sebi posao i pozovu organizacije po sopstvenom izboru.

Nakon poziva, zainteresovane strane učestvuju u javnim diskusijama i imaju priliku da doprinesu definisanju obima plana i predloženih opštih mera. Predlozi

zainteresovanih strana (stejkholdera) moraju biti integrisani u izveštaj o identifikovanim problemima i ciljevima. Stoga bi u sledećoj fazi participacije trebalo uzeti u obzir doprinos organizacija civilnog društva, ali moramo naglasiti da su to relativno skromni doprinosi jer se ukupni obim plana i njegovi glavni ciljevi definišu pri samom pristupanju izradi IPURR.

- **Druga faza** - Izrada plana (vizija, ciljevi i konkretna planerska rešenja)

Naglašavamo važnost učešća javnosti u ovoj fazi, jer u slučaju da je učešće nedovoljno, krajnji rezultati mogu bitno da se razlikuju od stvarnih javnih interesa. Zbog toga je od suštinskog značaja obezbeđivanje dijaloga između planera i zajednice kroz sastanke i konsultacije sa javnim i privatnim stejkholderima (npr. stručnjacima, stručnim savezima, nevladinim organizacijama i klubovima). Ovo je u stvari „drugi krug” javnih konsultacija koje se sprovode radi usavršavanja ciljeva plana i integracije konkretnih predloga zajednice u konkretna planerska rešenja. Ove konsultacije su takođe obavezni element metodologije zasnovane na principima evropskih operativnih programa i zaista su bile sprovedene tokom pripreme svih IPURR-a koje smo proučavali. Za 15 meseci Opština Sofija je održala više od 110 takvih događaja. Prema organizatorima, ove događaje je činilo preko 60 sastanaka sa zainteresovanim stranama (stejkholderima), četiri izložbe i četiri sociološka istraživanja sa ukupno preko 1700 ispitanika, pet javnih rasprava sa preko 750 učesnika, sedam prezentacija na domaćim i međunarodnim konferencijama, deset okruglih stolova.

Ipak, učešće javnosti u ostalim velikim gradovima očigledno nije bilo tako dobro organizovano i čini se da je bilo manje delotvorno. Iako je izgledalo da javna administracija marljivo obavlja svoj deo posla u ovoj fazi, očigledno su uloženi naponi bili manji nego u prvoj fazi. U Burgasu, u kome je to urađeno bolje nego u Plovdivu i Varni, organizovane su tri javne rasprave, ekspertski forum, dve ankete na Internetu i onlajn upitnik za određivanje prioriternih predloga projekta. Opština je takođe organizovala poštansko sanduče za prikupljanje ideja i sugestija građana, obezbeđujući na ovaj način preko 40 stranica predloga.

Uopšte gledano, lokalne vlasti u sva četiri izabrana grada smatrale su da su konsultacije i diskusije veliki uspeh za javnu participaciju. Iako bi se mnogi učesnici verovatno složili, neki ipak ukazuju i na bitne nedostatke. Na primer, postoje kritike da su sastanci organizovani *pro forme*, služeći samo da opštine prijave „pozitivne rezultate”. Štaviše, kako je proces pripreme planova napredovao, broj sastanaka i broj učesnika su opadali. Ne samo da je većina događaja organizovana u prvoj fazi planiranja, nego su i udruženja građana izgledala manje zainteresovana za učešće sa svakim novim korakom razvoja plana.

- **Treća faza** – Implementacija/realizacija plana

Glavna stvar kod implementacije IPURR-a je da iziskuje pripreme novih planova - npr. planove područja, planove integralnog transporta, planove održive urbane mobilnosti, planove mreža biciklističkih staza itd. Međutim, lokalne vlasti nisu pokušavale da promovišu učešće civilnog sektora i građana u pripremi ovih drugih planova. Očigledno je da su organi administracije smatrali da se zahtevi operativnog programa za učešće javnosti odnose samo na početni razvoj IPURR a ne i na planove transporta i mobilnosti. Civilne organizacije su učestvovala u izradi ovih drugih samo na sopstvenu inicijativu i često gotovo slučajno.

Da bi se upravljalo implementacijom IPURR-a, potrebno je razviti sistem kontrole i praćenja. Planovi četiri analizirana grada su zaista razvili takve sisteme, uključujući i organizaciju nadzornih odbora. Ovi odbori moraju pripremiti godišnje izveštaje o izvršenju plana. Kako bi se osigurala transparentnost i javna svest, predstavnike zainteresovanih strana trebalo bi uključiti u nadzorne komisije, a godišnji izveštaji bi trebalo da su objavljeni na veb stranicama opštinskih veća. Štaviše, svi izveštaji bi takođe trebalo da budu predmet javne rasprave pre nego što budu dostavljeni opštinskom veću. Međutim, formiranje i, naročito, konačna saglasnost članova odbora je odgovornost opštinske administracije, te stoga završnu kontrolu vrši uprava.

Sakupljanje informacija i statističkih podataka o realizaciji planova i realizaciji sistema kontrole i praćenja pokazalo se kao problem, pošto su ove informacije oskudne. Zapravo, na Internetu su dostupni samo izveštaji o završetku i usvajanju IPURR-ova. Zvanične informacije posle toga, a posebno nakon 2014. godine su sporadične, stoga nismo bili u mogućnosti da nađemo bilo kakav zvanični izveštaj ili podatke o implementaciji planova. S druge strane, javni odgovor je impresivan - brojni tekstovi su objavljeni u različitim nacionalnim i lokalnim medijima. Praktično svi ovi medijski članci se bave mrežama biciklističkih staza. Biciklističke staze privlače posebnu pažnju javnosti, verovatno zato što je to novi element urbanih pejzaža bugarskih gradova. Prema tome, ove mreže su prvi evidentni proizvod IPURR-a. Gugl pretraga koja se odnosila na biciklističke mreže u Sofiji, Plovdivu, Varni i Burgasu od 12. novembra 2017. dala je 6.510 rezultata. Od toga, 60 rezultata su tekstovi koji govore o efikasnosti biciklističkih mreža u četiri grada. Deset članaka izražava pozitivno mišljenje, 11 je neutralno i 39 su očigledne kritike razvoja ovih mreža - npr. publikacije u Dnesu, Trudu, Nova news, Monitoru i BNT-u. U tekstovima se kritikuje visoka cena po kilometru, naročito u Sofiji i Varni, kao i brojni propusti koji se tiču dizajna. Neki mediji daju dokaze da su ove biciklističke mreže učinile više štete nego koristi i da se mogu koristiti samo za šetnju - npr. Trud, Darik Newws, Nova news i Grad Burgas - Slika 2.



Slika 2. Slike iz novinskih članaka o neuspelim projektima biciklističkih staza u Sofiji, Varni i Burgasu.

Izvori: a) Trud (2015), b) Darik News (2016), c) Nova News (2015), d) Burgas City (2015).

#### 4. DISKUSIJA

Svrha ove diskusije je analiza gorenavedenih činjenica kako bi se procenilo učešće javnosti u iniciranju, razvoju i realizaciji proučavanih IPURR-ova, kao i da li se to može smatrati dovoljnim da se pozitivno utiče na održivu urbanu mobilnost. Pre svega, u pogledu metodologije planiranja možemo reći da je usled pravila formulisanih u skladu sa zahtevima evropskih operativnih programa, učešće javnosti postalo obavezan element planiranja. Prilikom izrade svakog IPURR, lokalne vlasti su zaista napravile ozbiljne napore da identifikuju maksimalan broj zainteresovanih strana (stejkholdera) koji predstavljaju najznačajnije grupe stanovništva. Nakon toga, javna konsultacija je postala obavezna u svakoj fazi izrade plana i njegove implementacije.

Sve navedene teze su važne mere čijim preduzimanjem se može uticati na povećanje učešća javnosti i stoga se prvi važan zaključak koji smo izveli odnosi na važnost planskih pravila i institucija. Kao što su mnogi istraživači zapazili, pravila i institucije su temelj svih društvenih interakcija i oni određuju performanse bilo koje društvene aktivnosti, uključujući i urbanističko planiranje i planiranje održive mobilnosti (Portugali, 2011, Moroni, 2010, Slaev, 2016b). Bugarsko iskustvo je jasan dokaz pozitivnog uticaja evropskih principa planiranja na poboljšanje planerske prakse, kada se govori o javnoj participaciji. S druge strane, praksa, međutim, ukazuje na niz pitanja vezanih za učešće građana u Bugarskoj. Većina participativnih aktivnosti se odvija formalno, bez stvarne brige o realnim rezultatima, a to postaje najočiglednije u implementaciji planova - na primer u realizaciji mreža biciklističkih staza. Razlog za ovaj formalni pristup je taj što se rad opštinskih uprava procenjuje na osnovu formalnih kriterijuma. Međutim, treba biti svestan da bez ovih i ovakvih kriterijuma rad uprave nije ni mogao biti uopšte ocenjen. Stoga, kako bi se promovisalo učešće javnosti, pravila i institucije su ključni, ali realan uspeh i dalje zavisi od njihove efikasnosti i načina rada.

Štaviše, naša anketa potvrdila je nalaze istraživača (npr. Callahan, 2007) koji tvrde da značaj i efikasnost učešća javnosti u velikoj meri zavisi od faze planiranja u kojoj se primenjuju. U analiziranim primerima IPURR-a, uključivanje grupa stejkholdera realizovano je uglavnom u ranim fazama procesa planiranja. U ovim fazama učešće javnosti je dobrodošlo i adresiranje javnih predloga koji se pojave je jednostavno i bez prepreka. Zapravo, ovo istraživanje je utvrdilo da su predlozi građana i nevladinih organizacija integrisani u planove. Ipak, u ranim fazama planiranja interesi grupa građana u principu nisu jasno izraženi a i njihovi predstavnici ne mogu dovoljno jasno predvideti kakve posledice grupa koju predstavljaju treba da očekuje od sprovođenja plana. Jedan od takvih problema je u tome što se mere urbane mobilnosti obično opisuju korišćenjem specijalizovane terminologije koja nije razumljiva javnosti. Dakle, uprkos raspravama, većina ljudi i dalje ne znaju šta su stvarne implikacije planiranih mera. Stoga, iako su brojne grupe građana i udruženja pozivani da učestvuju u ranim fazama planiranja, oni su retko u mogućnosti da daju značajne doprinose.

Međutim, u kasnijim fazama pripreme i, naročito, implementacije planova, kada su očigledni interesi svih grupa, javna participacija postaje sve manje dobrodošla, verovatno zato što postaje sve teže integrisati predloge građana u planove. U principu, sa napretkom planskog procesa i njegovom implementacijom, učešće grupa stejkholdera u planiranju postaje sve problematičnije. Ovo je posebno očigledno na primerima planiranja i razvoja mreža biciklističkih staza u analizirana četiri grada. Brojni izvori sa Interneta potvrđuju da su biciklističke organizacije učestvovala u ranim fazama planiranja ali ipak pre pripreme IPURR-a - u periodu od 2011. do 2012. godine za Sofiju, 2010. za Plovdiv i 2012. za Burgas.



Takođe, izgleda da ovo učešće nije dovelo do stvarne saradnje u planiranju. Naprotiv, nakon realizacije biciklističkih mreža, veliki broj medijskih objava članova ovih udruženja kritikuje novoformirane biciklističke staze, što znači da najverovatnije nikada niko nije ni konsultovao njihovo mišljenje u procesu stvarnog razvoja ovih mreža. I zaista, prilikom prikupljanja podataka, mi nismo pronašli nikakav izvor koji govori o učešću članova biciklističkih udruženja u planiranju ovih mreža koje se odvijalo pre samo tri godine.

Na kraju, vraćajući se na naše prvo istraživačko pitanje, zaključujemo da je nivo učešća javnosti u planiranju održive mobilnosti u Bugarskoj nizak, uprkos sprovođenju metodoloških zahteva iz operativnog programa. S obzirom da se ovi zahtevi odnose na rane faze planiranja, njihova efikasnost je bila veoma ograničena i stvarni doprinosi su bili prilično formalni. Zbog toga je verovatno da je nivo uključenosti građana u planiranje mobilnosti čak niži od ukupnog nivoa učešća građana/civilnog sektora kako su ga ustanovili „Balkan Assist”, BNCP i IOD u periodu od 2005. do 2016. godine. S obzirom na asertivnost koju su grupe građana i udruženja izrazili u medijima, očekivali smo da će se ovaj nivo poboljšati; međutim, do sada nismo pronašli stvarne indikacije da se takva promena već dogodila.

Što se tiče drugog istraživačkog pitanja, naš odgovor je ponovo negativan. Jasno je da uočeni nizak nivo učešća javnosti u planiranju mobilnosti ne mora direktno uticati na nivo održivosti sistema. Kao što je objašnjeno u odeljku o metodologiji, nezadovoljstvo i kritike u ime građana ukazuju na neuspeh planiranja, u toj meri što je učešće javnosti neophodno za održivu urbanu mobilnost.

## 5. ZAKLJUČAK

Održiva mobilnost je suštinski faktor za razvoj bilo kog grada na svetu. U slučaju bugarskih gradova njen značaj je još veći, zbog potrebe da ovi gradovi poboljšaju efikasnost svojih tržišta rada, kako bi stambena područja postala atraktivna, održavajući povoljne ekološke karakteristike ovih urbanih celina. Međutim, kako je istaknuto u ovom radu, održiva urbana mobilnost se ne može realizovati bez aktivnog učešća javnosti u urbanističkom planiranju i implementaciji. Priprema planova (npr. planovi integrisanog saobraćaja i planovi održive urbane mobilnosti) i razvijanje vidova održivog transporta u praksi (uključujući saobraćaj za pešake i bicikliste), postaju neefikasni i neodrživi bez opsežnog i iscrpnog uključivanja ključnih zainteresovanih strana (stejkholdera), korisnika i zajednice.

Istraživanje uticaja učešća javnosti na razvoj održive mobilnosti u toku pripreme i implementacije integralnih planova za urbanu regeneraciju i razvoju četiri grada u Bugarskoj naglašava važnost upravljanja odozdo prema gore (*bottom-up*) i

uključivanjajašire javnosti. Međutim, u tom pogledu ključni faktori su: tradicije koje se neguju u jednom društvu, javna aktivnost i postojanje sistema praktičnih i delotvornih zakonskih pravila, administrativnih propisa i institucija koje zahtevaju i olakšavaju uključivanje građana i civilnog sektora.

## 6. LITERATURA

- Anderson, R.J., Hirt, S., Slaev, A.D. (2012) Planning in market conditions: The performance of Bulgarian tourism planning during post-socialist transformation, *Journal of Architectural and Planning Research*, 29:4, 318-334.
- Arnstein, S.R. (1969) A Ladder of Citizen Participation, *Journal of the American Planning Association*, 35:4, 216-224.
- Balkan Assist (2007) *Civil Society without the Citizens – An Assessment of Bulgarian Civil Society 2003-2005*, Sofia: Balkan Assist Association.
- Beierle, T.C., Konisky, D.M. (1999) *Public Participation in Environmental Planning in the Great Lakes Region*, Discussion Paper, 99-50. Washington, DC: Resources for the Future.
- Bickerstaff, K., Walker, G. (2001) Public understandings of air pollution: the localisation of environmental risk, *Global Environmental Change*, 11:2, 133-145.
- Bickerstaff, K., Tolley, R., Walker, G. (2002) Transport planning and participation: the rhetoric and realities of public involvement, *Journal of Transport Geography*, 10, 61-73.
- Burgas City (2015) Veloaleite v Burgas stanaha za smyah v chuzhbina, <http://burgascity.com/%d0%b2%d0%b5%d0%bb%d0%be%d0%b0%d0%bb%d0%b5%d0%b8%d1%82%d0%b5-%d0%b2-%d0%b1%d1%83%d1%80%d0%b3%d0%b0%d1%81-%d1%81%d1%82%d0%b0%d0%bd%d0%b0%d1%85%d0%b0-%d0%b7%d0%b0-%d1%81%d0%bc%d1%8f%d1%85-%d0%b2-%d1%87/>, (pristupljeno 05.10.2017).
- Callahan, K. (2007) Citizen Participation: Models and Methods. *International Journal of Public Administration*, 30:11, 1179-1196.
- Citizen Participation Forum (2015) *Index of Citizen Participation in Bulgaria*, Sofia: Citizen Participation Forum.
- CIVICUS (2011) *Civil Society in Bulgaria*, Sofia: Open Society Institute.
- Council of Europe (2009) *Code of Good Practice for Civil Participation in the Decision-Making Process*, <https://www.coe.int/en/web/ingo/civil-participation>, (pristupljeno 26.9.2017.).
- Cvetinović, M., Maričić, T., Bolay, J.C. (2016) Participatory urban transformations in Savamala, Belgrade - capacities and limitations, *Spatium* 36, 15-23.
- Darik News (2016) Nai-novata varnenska veloaleya – po-shiroka I s cherven asphalt, <https://dariknews.bg/regioni/varna/naj-novata-varnenska-veloaleq-po-shiroka-i-s-cherven-asfalt-snimki-1548243>, (pristupljeno 04.10.2017).

- Daskalova, D., Slaev, A.D. (2015) Diversity in the suburbs: Socio-spatial segregation and mix in post-socialist Sofia, *Habitat International*, 50, 42-50.
- EPOMM (2017) *TEMS - The EPOMM Modal Split Tool (European Platform on Mobility Management)*, <http://www.epomm.eu/tems/>, (pristupljeno 2.10.2017.).
- Eurostat (2017) *Population*, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/population-demography-migration-projections/population-data>, (pristupljeno 2.10.2017).
- European Environment Agency (2015) *Air quality in Europe - 2015 report*, Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- Franceschini, S., Marletto, G. (2015) Assessing the benefits and the shortcomings of participation - Findings from a test in Bari (Italy), *Journal of Transport Geography*, 44, 33-42.
- Gil, A., Calado, H., Bentz, J. (2011) Public participation in municipal transport planning processes - the case of the sustainable mobility plan of Ponta Delgada, Azores, Portugal, *Journal of Transport Geography*, 19, 1309-1319.
- Heinrich, V.F. (2004) Assessing and Strengthening Civil Society Worldwide, *CIVICUS Civil Society Index Paper Series*, 2:1, 1-56.
- InfoRegio (2017) [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/themes/urban-development](http://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/themes/urban-development), (pristupljeno 3.10.2017.).
- Innes, J.E., Booher, D.E. (2004) Reframing Public Participation: Strategies for the 21st Century, *Planning Theory & Practice*, 5:4, 419-436.
- Kovachev, A. (2003) *Urban planning (Gradoustroystvo)*, Sofia: Pensoft.
- Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S. (2014) Citizen and stakeholder involvement: a precondition for sustainable urban mobility, *Transportation Research Procedia*, 4, 347 - 360.
- Maričić, T., Petrić, J. (2008) Physical Expansion and Subregional Disparities in the Growing Metropolitan Region of Belgrade, *Ethnologia Balkanica*, 12, 245-265.
- National Statistical Institute (2017) *Naselenie i demografski procesi prez 2016 g.*, [http://www.nsi.bg/sites/default/files/files/pressreleases/Population2016\\_722R06L.pdf](http://www.nsi.bg/sites/default/files/files/pressreleases/Population2016_722R06L.pdf), (pristupljeno 20.8.2017.).
- Moroni, S. (2010) Planning, liberty and the rule of law, *Planning Theory*, 6:2, 146-163.
- Moroni, S. (2015) Complexity and the inherent limits of explanation and prediction: Urban codes for self-organising cities, *Planning Theory*, 14:3, 248-267.
- Moser, C.O.N. (1989) *Community Participation in Urban Projects in the Third World*, Oxford: Pergamon Press.
- Mullen, C., Hughes, D., Vincent-Jones, P. (2011): The Democratic Potential of Public Participation: Healthcare Governance in England, *Social & Legal Studies*, 20:1, 21-38.
- Mullen, C., Hughes, D., Vincent-Jones, P. (2011): The Democratic Potential of Public Participation: Healthcare Governance in England, *Social & Legal Studies*, 20:1, 21-38.

- Nova News (2015) Oshte absurdi po veloaleite u nas, <https://www.vesti.bg/bulgaria/obshtestvo/oshte-absurdi-po-veloaleite-u-nas-6047286>, (pristupljeno 03.10.2017.).
- Portugali, J. (2011) *Complexity, Cognition and the City*, Berlin: Springer.
- Slaev, A.D. (2016a) Types of Planning and Property Rights, *Planning Theory*, 15:1, 23-41.
- Slaev, A.D. (2016b) Property rights and methods of nomocratic planning, *Planning Theory*, 15:3, 274-293.
- Slaev, A.D. (2017) The relationship between planning and the market from the perspective of property rights theory: A transaction cost analysis, *Planning Theory*, 16:3, 404-424.
- Slaev, A.D., Kovachev, A. (2014) Specific Issues of Urban Sprawl in Bulgaria, *European Spatial Research & Policy*, 21, 155-169.
- Trud (2015) Veloalei za chudo i potres, <http://www.dnes-bg.org/veloalei+za+chudo+i+potres-aktualno/1/MNeXctKzcVOPYpWrcFePYFeXcxK7YZOfMVKDMRePchevIJaLYZKfYVKDI9KbM5OfldavcRe-IheHIheL>, pristupljeno 05.10.2017.
- United Nations (2014) *World Urbanization Prospects – The 2014 Revision*, <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.Pdf>, (pristupljeno 16.5.2017.).
- Van Audenhove, F.J., Korniiichuk, O., Dauby, L., Pourbaix, J. (2014) *The Future of Urban Mobility 2.0 – Imperatives to shape extended mobility ecosystems of tomorrow*. Arthur D. Little and Union Internationale des Transports Publics.
- Wefering, F., Rupperecht, S., Bührmann, S., Böhler-Baedeker S. (2013) *GUIDELINES – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, Brussels: Directorate-General for Mobility and Transport of EC, [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-summ\\_final\\_web\\_jan2014b.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-summ_final_web_jan2014b.pdf), (pristupljeno 20.8.2017.)
- Wouters, M., Hardie-Boys, N., Wilson, C. (2011) *Evaluating public input in National Park Management Plan reviews*, Wellington New Zealand: Department of Conservation.
- Zeković, S., Vujošević, M., Maričić T. (2015) Spatial regularization, planning instruments and urban land market in a post-socialist society: the case of Belgrade, *Habitat International*, 48, 65-78.