



Uz pomoć masovno financiranih studija, građanski pokreti mogu igrati značajniju ulogu u procesima sustvaranja – kroz formuliranje dobro dokumentiranih kritika prijedloga danih od strane vlasti, kao i kroz predlaganje alternativnih, dobro istraženih ideja. U slučaju Antwerpena, građani su koristeći istraživanja uspjeli osigurati znatne izmjene u planovima za izgradnju obilaznice koje je predložila vlada.

Opis problema

Novi stil planiranja mobilnosti sve se češće temelji na procesima sustvaranja u koje su uključeni različiti dionici. Kako bi u takvim procesima ostvarili ulogu ravnopravnih partnera, građanski pokreti često imaju potrebu povećati svoju stručnost kako bi mogli analizirati planove koje je izradila gradska uprava i njihovi konzultanti – kao i studije na kojima se takvi planovi temelje – i ponuditi vlastite ostvarive alternative.

Na koji to način funkcionira?

Merriam Webster definira masovno financiranje (eng. crowdfunding) kao praksu priskrbljivanja novca (npr. za novi poslovni pothvat) kroz prikupljanje priloga od velikog broja ljudi, prije svega članova on-line (internetske) zajednice. Takva praksa vezana za aktivnosti na društvenim mrežama inovativan je oblik prikupljanja sredstava temeljen na uključivanju i (očekivanom) masovnom sudjelovanju javnosti. Masovno se financiranje temelji na marketinškoj ideji masovne podrške (eng. crowdsourcing). Pojedince koji su skloni razvijanju određenog proizvoda poziva se na doniranje manjih iznosa, pri čemu je cilj prikupiti donacije velikog broja osoba. Masovno financiranje tako funkcionira i kao način da se privuče pažnja javnosti na određeni proizvod i njegovog proizvođača.

U području urbane mobilnosti, razvoj novih ideja vezanih za mobilnosti kroz masovno financiranje novi je način zadobivanja pozornosti građana za alternativne planove ili projekte, te pružanja podrška razvoju alternativa kroz prikupljanje dodatnih financijskih sredstava.



Ilustracija 1: Rezultati drugog poziva za masovno financiranje u Antwerpenu – nakon tri tjedna prikupljanja od strane građanskog pokreta „Ringland“. Izvor: ringland.be (2018)

Koristi – i kome su namijenjene

Masovno financiranje znači da korisnici odlučuju kako će u konačnici izgledati proizvod koji je još uvijek u razvojnoj fazi – ako korisnici odlučuju koje su marketinške ideje vrijedne daljnjeg razvoja. Na potonjem se i temelji ideja masovnog financiranja. Osim što im isto omogućava priljev financijskih resursa, građanski pokreti mogu iskoristiti uspješnu kampanju masovnog financiranja za mobiliziranje podrške građana za akciju ili projekt koji podupire pokret. Potencijalna je korist od masovnog financiranja tako jačanje položaja građana i njihovih pokreta u procesima planiranja kroz stvaranje. U konačnici, kroz produblivanje i razvijanje uvida u učinke različitih rješenja za mobilnost može doći do poboljšanja kvalitete procesa planiranja – što je korist za sve uključene partnere.

Kredibilitet stvaranja

Kredibilnost građanskih pokreta raste ako im veliki broj građana iskaže potporu kroz doniranje novca (makar i malih iznosa). Rezultati studija povećavaju bazu znanja građanskih pokreta, što im omogućava da sudjeluju kao ravnopravni partneri predstavnicima uprave u radionicama zajedničkog planiranja i susretima s političarima u procesu pregovora o tome koje projekte i projektne alternative podržati. Rasprave među partnerima temeljene na podacima – umjesto sukobljavanja temeljenog na neprovjerenim sloganima – kao ishod mogu imati poboljšanje procesa planiranja.

Pravni okvir

Pravni se okviri za masovno financiranje razlikuju od države do države. Zakonski, moguće je razlikovati nekoliko tipova platformi za masovno financiranje:

- platforme kroz koje javnost daje donacije projektu ili tvrtki/organizaciji;



Ilustracija 2: Alternativni dizajn antwerpenske obilaznice, predložen od strane pokreta građana i razmatran u procesu planiranja na razini grada i države – inicijalno temeljen na masovno financiranoj studiji održivosti. Izvor: ringland.be (2016)

- platforme kroz koje javnost daje novac uz mogućnost dobivanja nekog oblika naknade (npr. primjerak proizvoda koji se financira, komercijalni dar itd.) koji je generalno manje vrijednosti od doniranog iznosa;
- platforme kroz koje javnost ulaže u tvrtku, bilo putem zajma ili kroz kapitalni doprinos, a s ciljem ostvarivanja moguće dobiti.

U primjerima razmatranim u ovom izvještaju radi se o prvom – najmanje kompleksnom – obliku masovnog financiranja.

Opcije javnih politika za gradove

Pokreti građana koriste masovno financiranje kao instrument u situacijama gdje standardni pristup projektnom procesu koji vode nositelji vlasti ne funkcionira, često zbog kompleksnosti konteksta u kojem problem postoji. Tamo gdje građani mogu zauzeti jasne pozicije – temeljene na argumentima formuliranim na osnovi provedenih studija – za gradove postaje smisleno odlučiti se za proces stvaranja, u kojem se odluke donose zajedno s građanskim inicijativama umjesto u sukobu s njima.

U nekim gradovima i gradske uprave podupiru procese masovnog financiranja. Primjerice, grad Ghent ima platformu za masovno financiranje kao dio politike kojom se nastoji građane i druge dionike pozvati na solidarnost i preuzimanje obveze za zajedničko oblikovanje i uživanje u gradu. Putem platforme se biraju projektne ideje, objavljuju pozivi za podršku - a ponekad se ideje i sufinanciraju od strane gradskih vlasti.

U Antwerpenu je inicijativu za masovno financiranje inicirao građanski pokret, neovisno od gradskih vlasti.

Dobre/loše prakse (kratki primjeri)

U Antwerpenu se jedan od pokreta građana, Ringland, usprotivio predloženom vladinom planu izgradnje obilaznice, te je ponudio vlastiti, alternativni prijedlog. Podrška za njihov prijedlog neprekidno je rasla, mobilizirana kroz platforme koje se obično koriste za promoviranje sličnih inicija-

tiva među građanima (prezentacije, slanje informacija poštom, konferencije za novinare, ulične akcije, besplatni glazbeni festival, zakonske mjere...). Kao sljedeći korak odlučili su objaviti poziv za masovno financiranje četiri studije kojima bi proširili i osnažili svoj prijedlog alternativnog dizajna. Krajnji je cilj bio uvjeriti vladu da prilagodi svoje planove i učini ih što sličnijim njihovom prijedlogu. Poziv je objavljen na društvenim mrežama (Twitter, Facebook), slat poštom te promoviran kroz aktivnosti koje su organizirali građanski pokreti s ciljem iskazivanja otpora postojećem prijedlogu i promicanja alternativnog rješenja.

Potreban iznos od 100 000 EUR prikupljen je u kratkom roku od šest tjedana, što je Ringlandu omogućilo da od specijaliziranih instituta i konzultantskih skupina naruči četiri studije:

- studiju o mogućnosti zatvaranja planirane obilaznice te njene rekategorizacije na temelju novog koncepta mobilnosti (što bi značilo razdvajanje obilaznice na paralelni sustav urbane ceste i autoceste za prolazni promet, gradnju međunarodne autoceste kao premostnice sjeverno od grada te smanjenje automobilske prometa za 20% u modalnoj raspodjeli u 2030. godini);
- studiju utjecaja na zdravlje oba prijedloga – onog koji je predložila vlast te alternativnog prijedloga građana – koja je uključivala simulaciju emisija NOx i buke u obilaznom koridoru;
- studiju financijske izvedivosti predloženog projekta, uključujući natkrivanje cijele obilaznice – uz prijedloge alternativnih mehanizama financiranja poput procjene vrijednosti zemlje te moguće naplate cestarina;
- studiju krajobraznog i urbanističkog projektiranja, kojom se u zatvorenom dijelu obilaznice predlaže veliki park te građevinski (razvojni) projekt koji bi uključivao stambeni prostor za više od 25 000 stanovnika.

Novi je poziv za donacije objavljen u 2018. godini, s ciljem financiranja dvije dodatne studije na teme:

- alternativnog (kompaktnijeg) dizajna nekih prometnih čvorišta;
- projektiranja tunela uzimajući u obzir sigurnost, ali i nastojanje da se zatvori što veći dio ceste.

Obje su dodatne studije bave dizajnom obilaznice. Već je prva studija rezultirala promjenom vladinog plana za novu obilaznicu: jedno je čvorište dizajnirano kompaktnije. Na taj su način od uništenja sačuvani i park i stara industrijska zona.

Vremenski okvir

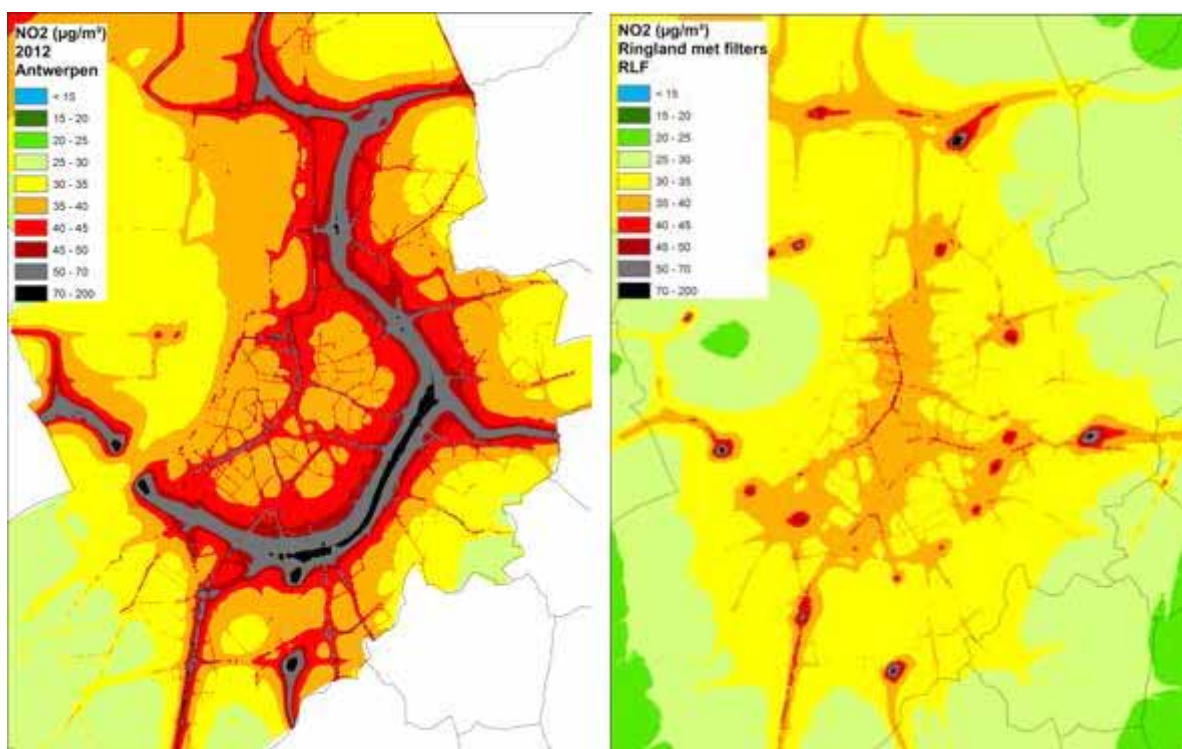
Tipičan vremenski okvir za prikupljanje sredstava je nekoliko mjeseci. Redovno je potrebno ponoviti – i time promovirati – poziv. Pozive za pružanje financijske potpore moguće je, čini se, ponavljati – u Antwerpenu je to bilo moguće nakon dvije godine. Rezultate istraživanja moguće je iskoristiti u različitim fazama procesa planiranja (npr. analizu učinka na okoliš, studiju izvedivosti, (pred)dizajn projekta itd.).

Troškovi

Cilj je masovnog financiranja osigurati financijske resurse. U Antwerpenu je u prvom krugu prikupljeno oko 100 000 EUR za četiri studije, a u drugom krugu oko 60 000 EUR za dvije dodatne studije. Od građana se traži da doniraju male novčane iznose, npr. 20 EUR – premda su i veće sume dobrodošle. Moguće je smanjiti troškove izrade studija kroz uključivanje ustanova kao što su sveučilišta, koja u istraživanjima mogu sudjelovati i sa vlastitim sredstvima.

Otvorena pitanja

Može se raspravljati o tome do koje su mjere javne vlasti dužne provesti/naručiti studije za cijeli SUMP i vezane projekte, umjesto da u procesu planiranja mobilnosti ostavljaju neodgovorena pitanja („slijepe točke“) čije istraživanje moraju financirati građani – građani koji već plaćaju poreze iz kojih se pokriva razvoj javne infrastrukture prilagođene potrebama mobilnosti u gradu.



Ilustracija 3: Rezultati studije financirane kroz proces masovnog financiranja pokazuju emisije NO₂ vezane za postojeći promet i infrastrukturu (lijevo) u Antwerpenu, te isto nakon zatvaranja obilaznice i provođenje projekta restrukturiranja prometa koji su predložili građani. Izvor: ringland.be i vito (2016)

Mogući razvoj u budućnosti

Kako procesi planiranja u mnogim gradovima postaju sve više procesi stvaranja, uključivanje dionika s različitim interesima i ambicijama u takve procese postaje sve važnije. Pokreti građana suočavati će se s potrebom za posjedovanjem temeljnih znanja kako bi mogli sudjelovati u procesima planiranja kao ravnopravni partneri.

Kako se i kamo to uklapa u SUMP?

Studije financirane kroz masovno financiranje mogu biti korisne u bilo kojem koraku SUMP procesa u kojem se pojave tenzije između pokreta građana i postojećeg pristupa planiranju koji vodi grad ili drugi akteri u području mobilnosti (npr. uprave ministarstva zaduženog za javne radove i izgradnju cesta). Kako se građanski pokreti obično okupljaju zbog velikih infrastrukturnih projekata sa značajnim utjecajem na gradski život i okoliš, ovakve bi studije mogle biti najkorisnije za procjenu učinka predloženih projekata te pronalaženje i procjenu izvedivosti alternativnih rješenja.

Autor

Prof. Dirk Lauwers

Afdeling Mobiliteit en ruimtelijke Planning Center for Mobility and Spatial Planning Sint-Pietersnieuwstraat 41 b2

900 Gent Belgica

tel: 0032 475 6565 20

e-mail: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

RĂSPUNDERE LEGALĂ: Autorii își asumă întreaga răspundere pentru conținutul acestei publicații. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă pentru vreo utilizare a informației conținute aici. Toate imaginile au fost puse la dispoziție de către parteneri (dacă nu este menționat altfel) și au aprobarea pentru a fi reproduse în această publicație.



CIVITAS PROSPERITY a primit finanțare prin Programul Uniunii Europene pentru cercetare și inovare Horizon 2020, în temeiul acordului de grant nr. 690636.