



W oparciu o społeczne zbiórki pieniędzy (z ang. Crowd funding), ruchy obywatelskie mogą odgrywać znacznie silniejszą rolę w procesach współtwórczych przez formułowanie dobrze udokumentowanej krytyki co do rządowych planów oraz dostarczanie dobrze zaprojektowanych koncepcji alternatywnych. Poprzez takie podejście w Antwerpii, dotyczące dokończenia budowy obwodnicy, ruchy społeczne odniosły sukces, powodując, znaczą zmianę rządowych planów.

Opis problemu

Planowanie mobilności w nowym stylu opiera się coraz bardziej na procesach współtworzenia, angażujących różnych interesariuszy. By stać się równorzędnym partnerem w tych procesach, ruchy obywatelskie odczuwają potrzebę poszerzenia swojej wiedzy fachowej, by móc analizować dokumenty planistyczne i podstawowe badania opracowane przez administracje miejskie oraz konsultantów oraz by móc tworzyć realne, alternatywne koncepcje projektowe.

Jak to działa?

Merriam Webster definiuje crowdfunding jako praktykę pozyskiwania finansowania (jak w przypadku nowej firmy) przez pozyskiwanie wkładów od dużej liczby osób, szczególnie wśród społeczności internetowej. Ponieważ jest to związane z działaniami w mediach społecznościowych, jest to innowacyjny sposób pozyskiwania funduszy w oparciu o oczekiwane duże zaangażowanie społeczeństwa. Crowdfunding bazuje na marketingowym terminie crowdsourcing. Ludzie, którzy sprzyjają rozwojowi danego produktu są proszeni o darowiznę w niewielkiej kwocie, więc pomysł opiera się na wsparciu ze strony dużej grupy ludzi. W ten sposób crowdfunding to także sposób na przyciągnięcie uwagi ludzi w kierunku określonego produktu i producenta produktu. Powiązane z crowdsourcingiem w mobilności miejskiej rozwijanie nowych koncepcji mobilności jest nowym sposobem na przyciągnięcie uwagi obywateli w stronę alternatywnych planów lub projektów, a także sposobem na wzmocnienie rozwoju tych alternatyw poprzez zbieranie dodatkowych środków finansowych.



Zdjęcie 1: Tablica wyników drugiej edycji crowdfunding w Antwerpii – wyniki po trzech tygodniach na stronie ruchu obywatelskiego “Ringland”. Źródło: Ringlang.be (2018).

Korzyści - i dla kogo są

Crowdsourcing oznacza, że to konsumenci określają jak produkt będący jeszcze w fazie rozwoju ostatecznie będzie wyglądać, jeśli konsumenci zdecydują, które koncepcje marketingowe są tego warte. To drugie jest również tym, na czym opiera się crowdfunding. Więc oprócz dostępności zsołów finansowych wynikających z powodzenia kampanii crowdfunding, ruchy obywatelskie mogą odwołać się do obywateli, by pokazali swoje wsparcie dla projektu lub działania zainicjowanego przez taki ruch społeczny.

Tak wyraźne korzyści mogą być wzmocnieniem pozycji obywateli i ich stowarzyszeń we współtworzeniu procesów planowania. W końcu, pogłębiając i rozwijając wgląd w oddziaływania różnych rozwiązań mobilności, jakość procesu planowania może zostać wzmocniona, a to stanowi korzyść dla wszystkich zaangażowanych partnerów.

Wiarygodność, współtworzenie

Wiarygodność ruchów obywatelskich rośnie, gdy duża liczba obywateli pokazuje swoje wsparcie poprzez darowiznę (nawet niewielkich sum) pieniędzy. Wyniki analiz wzmacniają bazę wiedzy ruchów społecznych i pozwalają im być bardziej równymi partnerami w stosunku do administracji, w ramach warsztatów wspólnego planowania oraz spotkań z politykami, w procesie negocjacji, które projekty należy wesprzeć. Jakość procesu planowania może zyskać dzięki większej ilości danych dla wspólnej płaszczyzny do dyskusji pomiędzy partnerami, zamiast sprzeciwu opartego w większości na sloganach.

Ramy prawne

Ramy prawne dla crowdfundingu są różne w zależności od kraju.. Można wyróżnić różne, pod kątem prawnym, platformy finansowania społecznościowego:

- platformy, na których społeczeństwo przekazuje darowiznę dla projektu lub firmy / organizacji,



Zdjęcie 2 Alternatywny projekt obwodnicy Antwerpii uruchomiony przez ruchy obywatelskie i przyjęty do opracowania w ramach procesu planowania w rządzie i w mieście, oparty o studium wykonalności finansowane dzięki crowdfundingu.. Źródło: Ringlang.be (2016)

- platformy, na których społeczeństwo lokuje pieniądze w celu otrzymania świadczenia jakiegoś rodzaju (kopia dzieła, prezent reklamowy, ...), który jest ogólnie wart mniej niż wpłacona kwota,
- platformy, na których społeczeństwo inwestuje w firmę, poprzez pożyczkę lub poprzez wkład kapitałowy w celu otrzymania możliwego zysku. Przypadek opisany w niniejszej informacji dotyczącej innowacji dotyczy tej pierwszej formy, najmniej skomplikowanej pod względem prawnym.

Opcje polityczne dla miast

Ruchy obywatelskie wykorzystują instrument finansowania społecznościowego, by odblokować sytuację, w której zwykle, kierowane przez władze podejście do procesu wydaje się nieskuteczne, często ze względu na złożoność kontekstu danego problemu. Kiedy ruchy obywatelskie mogą zajmować silniejsze pozycje dzięki lepszym argumentom opartym na analizie studyjnej, miasta mają przewagę w wyborze procesów współtworzenia. Mogą współpracować z ruchami obywatelskimi zamiast doświadczać konfrontacji.

W niektórych miastach platformy finansowania społecznościowego są wspierane przez władze miasta. Na przykład Gandawa ma platformę crowdfundingową w ramach swojej polityki angażowania mieszkańców i innych interesariuszy, by wspólnie tworzyć miasto. Poprzez platformę wybierane są pomysły na projekty, rozpoczynane apele o wsparcie, a w niektórych przypadkach współfinansowane przez miasto.

W Antwerpii ruch obywatelski podjął inicjatywę w celu niezależnego wniesienia apelacji o finansowanie społeczne.

Dobre / złe praktyki (krótkie przykłady)

W przypadku Antwerpii jeden z ruchów obywatelskich - zwany Ringland - sprzeciwił się rządowemu projektowi obwodnicy i uruchomił alternatywną koncepcję projektową. Poprzez regularne działania powszechnie stosowane przez ruchy obywatelskie (wystąpienia, mailingi, kon-

ferencje prasowe, akcje uliczne, wolny festiwal popowy, legalną opozycję,...) poparcie dla ich alternatywnego spojrzenia na projekt stale rosło. W kolejnym etapie postanowili wystosować apel o finansowanie społeczne czterech badań, które miały na celu wzmocnienie i pogłębienie ich alternatywnej koncepcji projektowej. Finalnym celem było przekonanie rządu do dostosowania swoich planów w sposób jak najbardziej zbliżony do propozycji ruchów obywatelskich. Zaproszenie zostało uruchomione za pośrednictwem mediów społecznościowych (Twitter, Facebook), bezpośrednio rozsyłanie poczty elektronicznej, a także apele podczas masowych imprez organizowanych przez ruchy obywatelskie. Imprezy te miały na celu przeciwstawienie się rządowemu projektowi i promowanie alternatywnej koncepcji.

Docelowa suma 100.000 euro została osiągnięta w krótkim okresie sześciu tygodni, co pozwoliło Ringland zlecić wyspecjalizowanym instytutom badawczym i grupom doradczym przeprowadzenie czterech badań:

- Badanie z zakresu inżynierii ruchu dotyczące możliwości ograniczenia i obniżenia parametrów obwodnicy w oparciu o nową koncepcję mobilności (podział obwodnicy w równoległym systemie ruchu miejskiego i drogowego, budowa łącznika międzynarodowej autostrady na północ od miasta i uzyskanie przesunięcia modalnego o 20% punktowego ruchu samochodowego do 2030 r.)
- Badanie wpływu na zdrowie projektów rządowych i alternatywnych, obejmujące zmapowane symulacje emisji NOx i emisji hałasu w korytarzu obwodnicy
- Finansowe studium wykonalności projektu ruchu obywatelskiego, w tym ograniczenie całego pierścienia (długości), wskazujące alternatywne mechanizmy finansowania, dotyczące wartości gruntów i systemy opłat drogowych un studiu de peisaj și urbanism pentru amenajarea în zona de centură acoperită, a unei ample dezvoltări urbane, incluzând un parc și locuințe noi pentru peste 25 000 de locuitori.

- Studium architektury krajobrazu i urbanistyki, artykułujące w obszarze obwodnicy dużą strukturę parkową i rozwój urbanistyczny, w tym mieszkania dla ponad 25.000 nowych mieszkańców.

W 2018 r. ogłoszono nowe wezwanie do wspierania finansowego, by sfinansować jeszcze dwie prace studialne:

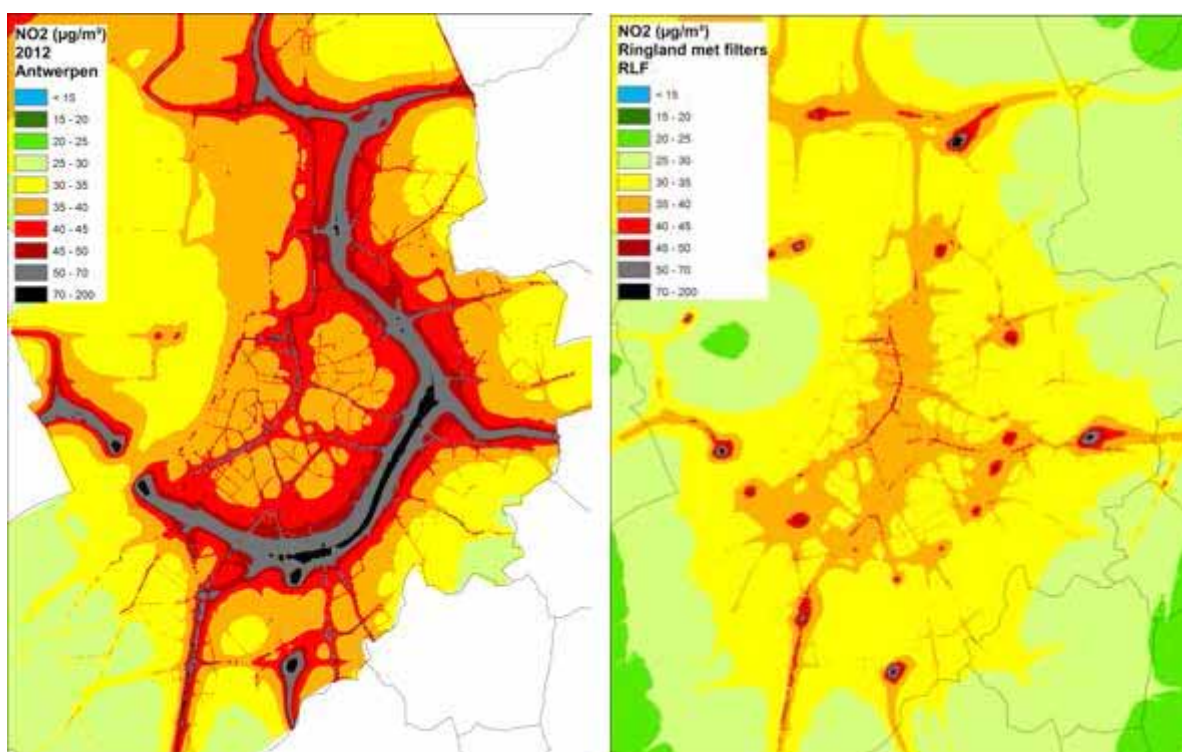
- Alternatywny (bardziej kompaktowy) projekt niektórych skrzyżowań
- Projekt tunelu w kontekście bezpieczeństwa, ale także maksymalizacji długości odcinków dróg.

Tak więc oba studia drugiego etapu są zorientowane na projektowanie. Już pierwsze badanie spowodowało zmiany w rządowym planie, w

kontekście zmiany jednego z nowych połączeń obwodnicowych w bardziej kompaktowy układ. W ten sposób obszar parkowy i miejsce dziedzictwa przemysłowego można było ochronić przed zniszczeniem.

Ramy czasowe

Typowe ramy czasowe dla gromadzenia funduszy to kilka miesięcy. Należy regularnie powtarzać ten rodzaj promocji. Wydaje się, że możliwe jest ponawianie zaproszeń do wsparcia finansowego (w Antwerpii po dwóch latach). Wyniki badań mogą być stosowane na różnych etapach planowania projektu np. analiza oddziaływania na środowisko, studium wykonalności, (wstępne) opracowanie projektu.... .



Zdjęcie 3. Wyniki badań finansowanych przez społeczeństwo, pokazujące emisje NO₂ związane z istniejącym ruchem drogowym i infrastrukturą (po lewej) w Antwerpii i po ograniczeniu obwodnicy oraz propozycję restrukturyzacji ruchu, ruchomione przez ruchy obywatelskie. Źródło: Ringlang.be i VITO (2016)

Koszty

Celem akcji crowdfundingowej jest oczywiście uzyskanie środków finansowych. W przypadku Antwerpii po raz pierwszy zebrano około 100.000 euro dla czterech badań, po raz drugi 60.000 euro na dwa kolejne studia. Ludzie są proszeni o przekazywanie niewielkich sum, np. 20 euro. Oczywiście z zadowoleniem przyjmowano również większe kwoty. Koszty mogą być zredukowane poprzez angażowanie instytucji badawczych, takich jak uniwersytety, które mogą uczestniczyć w studiach w oparciu o środki własne.

Pytania otwarte

Można dyskutować, w jakim stopniu obowiązkiem władz publicznych jest objęcie pracami badawczymi całego SUMP oraz związanych z nim projektów, zamiast podjęcia z pozostawianiem „martwego pola” w planowaniu mobilności. Obszary te musiałyby być finansowane przez obywateli, którzy już płacą podatki, które winny obejmować rozwój infrastruktury publicznej, dostosowanej do potrzeb mobilności w mieście.

Możliwy przyszły rozwój

W miarę jak procesy planowania w wielu miastach ewoluują w stronę podejść opartych na współtworzeniu, angażowanie interesariuszy o różnych ambicjach i zainteresowaniach staje się coraz ważniejsze. Ruchy obywatelskie będą konfrontowane z potrzebą posiadania bazowej wiedzy do uczestnictwa w procesie planowania w roli pełnoprawnych partnerów.

Jak i gdzie pasuje to do SUMP?

Badania finansowane przez społeczeństwo mogą być przydatne na każdym etapie SUMP, gdzie pojawiają się punkty dyskusyjne lub tarcia pomiędzy ruchami obywatelskimi a trwającym podejściem planistycznym, kierowanym przez miasto lub inne podmioty działające w dziedzinie mobilności (np. wydziały strategii ministerstwa właściwego ds. rozwoju głównych dróg). Ponieważ ruchy obywatelskie często dotyczą

dużych projektów infrastrukturalnych mających wpływ na życie w mieście i środowisko naturalne, społecznie finansowane badania będą najprawdopodobniej przydatne w związku z oceną oddziaływania proponowanych projektów i wykonalności alternatywnych koncepcji.

Autor

Prof. Dirk Lauwers

Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning
Centrum Mobilności i Planowania Przestrzennego - Sint-Pietersnieuwstraat 41 B2
9000 Gandawa
Belgia

Tel: 0032 475 6565 20

E-mail: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Wyłącznie odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji ponoszą jej autorzy. Niekoniecznie musi ona odzwierciedlać opinię Unii Europejskiej. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych. Wszystkie zdjęcia są dostarczane przez odpowiednich partnerów (o ile nie zaznaczono inaczej) i są dopuszczone do reprodukcji w niniejszej publikacji.



CIVITAS PROSPERITY otrzymał finansowanie z programu badań i innowacji Unii Europejskiej “Horyzont 2020” w ramach umowy o dotację nr 690636.