



Civilna gibanja imajo lahko veliko večjo vlogo v procesih soustvarjanja, če se opirajo na množično financirane študije, s katerimi lahko svojo kritiko vladnih načrtov dobro dokumentirajo in oblikujejo dobro zasnovane alternativne koncepte. Civilna gibanja v Antwerpnu so tako dosegla korenite spremembe v načrtih vladnih projektov, povezanih z dokončanjem mestne obvoznice.

Opis problema

Novi model načrtovanja mobilnosti vse bolj temelji na procesih soustvarjanja, v katerih sodelujejo različni deležniki. Da bi civilna gibanja postala enakovreden partner v teh procesih, morajo razširiti svoje strokovno znanje, saj bodo le tako sposobna analizirati načrtovalske dokumente in z njimi povezane študije, ki jih izdelajo mestni upravni organi in njihovi svetovalci, ter pripraviti izvedljive alternativne projektne zasnove.

Kako deluje

Slovar Merriam Webster opredeljuje množično financiranje (angl. crowdfunding) kot način zbiranja sredstev s pridobivanjem finančnih prispevkov (tako kot za novo podjetje) s strani velikega

števila posameznikov, zlasti članov spletne skupnosti. To je inovativen način zbiranja sredstev, saj je povezan z družbenimi mediji in temelji na pričakovanem množičnem sodelovanju javnosti. Izraz »crowdfunding« izhaja iz marketinškega izraza »crowdsourcing«, ki pomeni črpanje virov oziroma zajemanjem podatkov iz množic. Ljudi, naklonjene razvoju določenega izdelka, se zaprosi, da darujejo manjše vsote denarja. Množično financiranje je torej usmerjeno k pridobivanju podpore velikih skupin ljudi in tudi način za pritegnitev pozornosti na določen izdelek in njegovega proizvajalca.

V povezavi z mobilnostjo v mestih je razvoj novih konceptov mobilnosti, temelječ na konceptu crowdsourcing, način za pritegnitev pozornosti državljanov k alternativnim načrtom ali projektom, pa tudi način za krepitev razvoja takšnih alternativ z zbiranjem dodatnih finančnih sredstev za ta namen.

Koristi in kdo jih je deležen

Crowdsourcing pomeni, da potrošniki določajo, kakšna bo končna oblika izdelka, ki je še v fazi razvoja, če odločajo o tem, katere koncepte je



Slika 1: Prikaz poteka drugega poziva za množično financiranje v Antwerpnu – prikazuje rezultate po treh tednih množičnega zbiranja sredstev na pobudo civilnega gibanja »Ringland«. Vir: Ringlang.be (2018)

vredno razvijati. Na slednjem temelji tudi množično financiranje. Poleg zagotavljanja denarnih sredstev kot posledice uspešne kampanje za množično financiranje lahko civilna gibanja pozovejo državljane, naj izrazijo svojo podporo določenemu projektu ali akciji civilnega gibanja. Nedvomna korist takega pristopa je lahko torej krepitev vloge državljanov in njihovih gibanj v procesih soustvarjalnega načrtovanja. In končno, s poglobljanjem in razvijanjem vpogleda v učinke različnih rešitev glede mobilnosti se lahko izboljša tudi kakovost procesa načrtovanja, to pa koristi vsem deležnikom.

Kredibilnost, soustvarjanje

Kredibilnost civilnih gibanj se poveča, če veliko število državljanov izrazi podporo z darovanjem (še tako majhnih vsot) denarja. Rezultati tako izvedenih študij širijo njihovo bazo znanja in jim omogočijo enakopravnejši položaj v razmerju do upravnih organov pri delavnicah soustvarjalnega načrtovanja in srečanjih s politiki v okviru pogajanj o tem, katere projekte in alternative projektov podpreti. Tak pristop lahko vpliva tudi

na kakovost načrtovanja, saj omogoča razpravo med partnerji, ki bolj kot na nasprotovanju, oprem predvsem na slogane, temelji na skupni, s podatki podprti osnovi.

Enquadrimento jurídico

Pravni okviri za množično financiranje se razlikujejo od države do države. S pravnega vidika razlikujemo več vrst platform za množično financiranje:

- platforme, prek katerih javnost daruje sredstva za določen projekt ali podjetje/organizacijo;
- platforme, prek katerih javnost vloži denar z namenom, da bi v zameno dobila neke vrste nadomestilo (kopijo dela, komercialno darilo...), običajno manjše vrednosti kot vloženi znesek;
- platforme, prek katerih javnost investira v določeno podjetje bodisi v obliki posojila bodisi kapitalskega vložka, da bi bila udeležena pri delitvi morebitnega dobička.



Slika 2: Alternativna rešitev za obvoznico v Antwerpnu, ki so jo predlagala civilna gibanja; državni in mestni organi so jo na podlagi množično financirane študije izvedljivosti upoštevali pri načrtovanju. Vir: Ringlang.be (2016)

V tu opisanem primeru gre za prvo – pravno najmanj zapleteno – obliko.

Možne mestne politike

Civilna gibanja uporabljajo instrument množičnega financiranja kot pomoč za reševanje položaja, ko se zdi, da standardni pristop upravnih organov ni uspešen, pogosto zaradi kompleksnosti zadevne problematike. Ko lahko civilna gibanja zavzamejo odločnejše stališče, zahvaljujoč močnejšim, s študijo podprtim argumentom, je to za mesto ugodnejše, saj se lahko odloči za soustvarjalne procese in sodeluje s civilnimi gibanji, namesto da se ukvarja z nasprotovanji.

V nekaterih mestih mestna uprava podpira platforme za množično financiranje. V Gentu, na primer, je platforma za množično financiranje del mestne politike, s katero želi mestna uprava prebivalce in druge deležnike spodbuditi k solidarnosti in zavezanosti, da bi skupaj oblikovali in doživljali mesto. Prek te platforme potekajo izbor projektnih idej in pozivi k njihovi podpori, ki jih objavi in včasih tudi sofinancira mestna uprava.

V Antwerpnu je civilno gibanje neodvisno in na lastno pobudo sprožilo poziv za množično financiranje

Dobre/slabe prakse (kratki primeri)

V Antwerpnu je civilno gibanje Ringland nasprotovalo vladnemu projektu za mestno obvoznico in predložilo alternativno projektno zasnovo. Z izvajanjem standardnih akcij, ki jih običajno uporabljajo civilna gibanja (predstavitve, obveščanje po pošti, tiskovne konference, ulične akcije, brezplačni pop festival, nasprotovanje s pravnimi sredstvi ...), je podpora njihovi alternativni projektni rešitvi vztrajno naraščala. Naslednji korak je bila odločitev za objavo poziva za množično financiranje štirih študij, namenjenih podpori in poglobljeni analizi njihove alternativne projektne zasnove. Končni cilj je bil prepričati vlado, da svoje načrte čim bolj prilagodi predlogu civilnih gibanj. Poziv je bil objavljen na družbenih omrežjih (Twitter, Facebook), prebivalci pa so bili o njem obveščeni tudi po pošti in med

množičnimi prireditvami, ki so jih civilna gibanja organizirala, da bi nasprotovala vladnemu projektu in pridobila podporo za svojo alternativno zasnovo.

V kratkem obdobju šestih tednov je bil dosežen ciljni znesek 100.000 evrov, ki je civilnemu gibanju Ringland omogočil, da je specializiranim raziskovalnim ustanovam in svetovalnim organizacijam naročilo izdelavo štirih študij:

- prometno-inženirska študija o izvedljivosti pokritja in poglobitve obvoznice na temelju novega koncepta mobilnosti (razdelitev obvoznice na dve vzporedni cesti (mestno in tranzitno avtocesto), gradnja mednarodne obvozne avtoceste severno od mesta in 20-odstotno znižanje avtomobilskega prometa do leta 2030);
- študija o vplivu vladnih in alternativnih načrtov na zdravje ljudi, ki vključuje tudi zemljevide s simulacijami emisij NOx in hrupa v koridorju obvoznice;
- študija o finančni izvedljivosti projekta civilnih gibanj, vključno s pokritjem celotne obvoznice ter navedbo alternativnih mehanizmov financiranja, kot so zajemanje vrednosti zemljišč, cestninjenje in cestninske sheme;
- krajinska in urbanistična študija, ki na območju, kjer naj bi bila obvoznica pokrita, predvideva veliko parkovno strukturo in pozidano območje, vključno s stanovanji za več kot 25.000 novih stanovalcev.

Leta 2018 je bil objavljen nov poziv za zbiranje sredstev za dodatni dve študiji:

- alternativna (kompaktnejša) projektna zasnova nekaterih cestnih priključkov;
- načrt tunelov s poudarkom na njihovi varnosti in pokritje čim daljših cestnih segmentov.

Obe študiji druge faze se torej osredotočata na projektiranje. Vsaj prva študija je že privedla do spremembe vladnega načrta za enega od povezovalnih priključkov na novi obvoznici, ki ima sedaj kompaktnejšo zasnovo. Tako lahko ohranili parkovno območje in obvarovali območje industrijske dediščine pred rušenjem.

Časovni okvir

Tipičen časovni okvir za zbiranje sredstev je nekaj mesecev. Izbrano obliko promocijskih kampanj je treba redno ponavljati. Tudi poziv k finančni podpori je mogoče ponoviti (v primeru Antwerpna po dveh letih). Rezultati študije se lahko uporabijo v različnih fazah načrtovanja projekta, npr. za analizo vplivov na okolje, študijo izvedljivosti, (pred) projektno zasnovo projekta.

Stroški

Cilj akcije množičnega financiranja je pridobitev finančnih sredstev. V primeru Antwerpna je bilo prvič zbranih približno 100.000 evrov za izvedbo štirih študij, drugič pa 60.000 evrov za dve dodatni študiji. Ljudje naj bi prispevali majhne zneske, npr. 20 evrov. Seveda so bili dobrodošli tudi večji zneski. Stroške je mogoče znižati tudi z vklju-

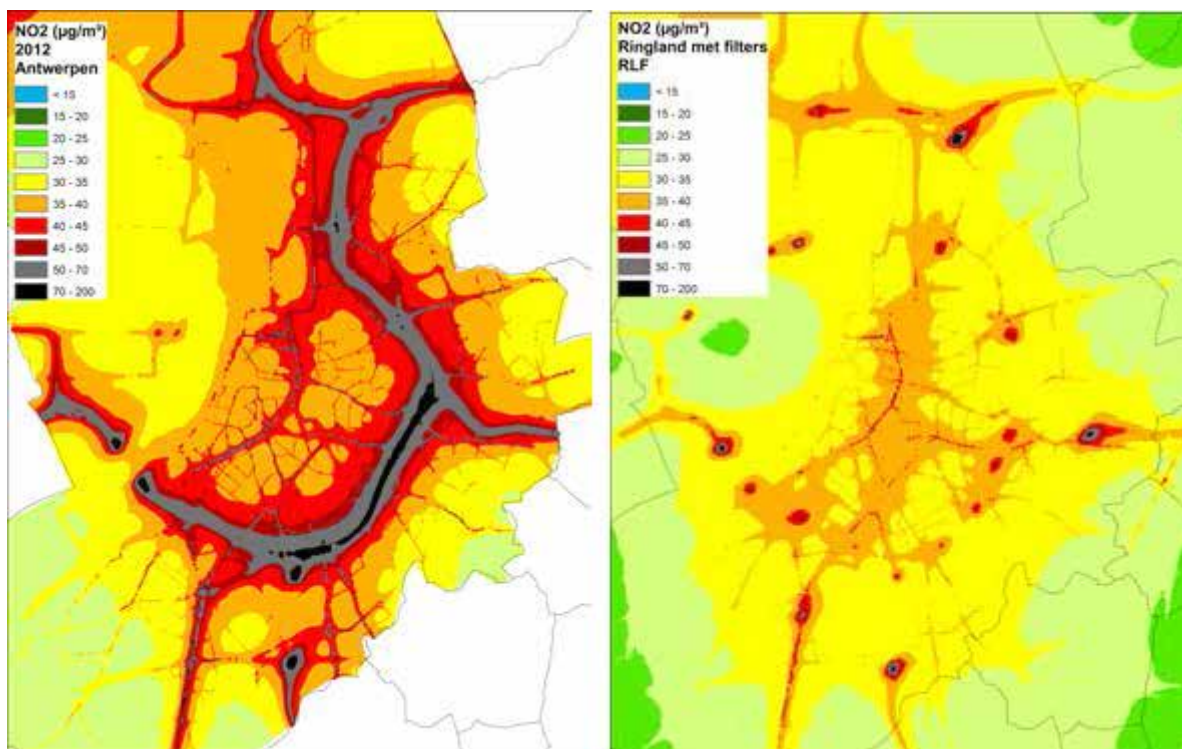
čitvijo raziskovalnih ustanov, kot so univerze, ki lahko sodelujejo pri izvajanju študij na podlagi lastnih sredstev.

Odprta vprašanja

Seveda bi lahko razpravljali o dolžnosti javnih organov, da krijejo stroške študij za celotno celotno prometno strategijo (CPS) in povezane projekte, namesto da pri načrtovanju mobilnosti puščajo »mrtve kote«, ki jih morajo financirati državljani, saj ti že plačujejo davke, ki naj bi bili namenjeni razvoju javne infrastrukture, prilagojene potrebam mestne mobilnosti.

Možen prihodnji razvoj

Načrtovanje se v številnih mestih vse bolj opira na soustvarjalne pristope, zato je vključevanje deležnikov z različnimi ambicijami in interesi vse



Slika 3: Rezultat množično financirane študije, ki prikazuje emisije NO₂, povezane z obstoječim prometom in infrastrukturo v Antwerpnu (levo), ter emisije po pokritju obvoznice in prestrukturiranju prometa v skladu s predlogom civilnih gibanj. Vir: Ringlang.be in VITO (2016)

pomembnejše. Civilna gibanja potrebujejo široko bazo znanja, da bi pri načrtovanju lahko sodelovala kot polnopraven deležnik.

Kam in kako se umešča v CPS

Množično financirane študije so lahko koristne v vsaki fazi oblikovanja CPS, zlasti kadar pride do trenj med civilnimi gibanji in obstoječim načrtovalskim pristopom, ki ga vodijo mesto ali drugi akterji na področju mobilnosti (npr. oddelki za javna dela na ministrstvu, pristojnem za gradnjo glavnih cest). Ker se civilna gibanja pogosto ukvarjajo z velikimi infrastrukturnimi projekti, ki vplivajo na življenje v mestu in okolje, se tudi množično financirane študije največkrat ukvarjajo z oceno vpliva predlaganih projektov ter oblikovanjem alternativnih zasnov in njihovo izvedljivostjo.

Avtor

Prof. Dirk Lauwers

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

900 Gent Belgija

Tel: 0032 475 6565 20

E-pošt: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

PRAVNO OBVESTIL: Avtor je v celoti odgovoren za vsebino te predstavitev, ki ne izraža nujno mnenja Evropske unije. Evropska komisija ni odgovorna za uporabo informacij iz te publikacije. Vse slike v njej so zagotovili partnerji (razen če je drugače navedeno) in so objavljene z njihovim dovoljenjem.



Projekt CIVITAS PROSPERITY je prejel finančna sredstva iz programa Evropske unije za raziskave in inovacije Horizon 2020 po sporazumu o nepovratnih sredstvih št. 690636.