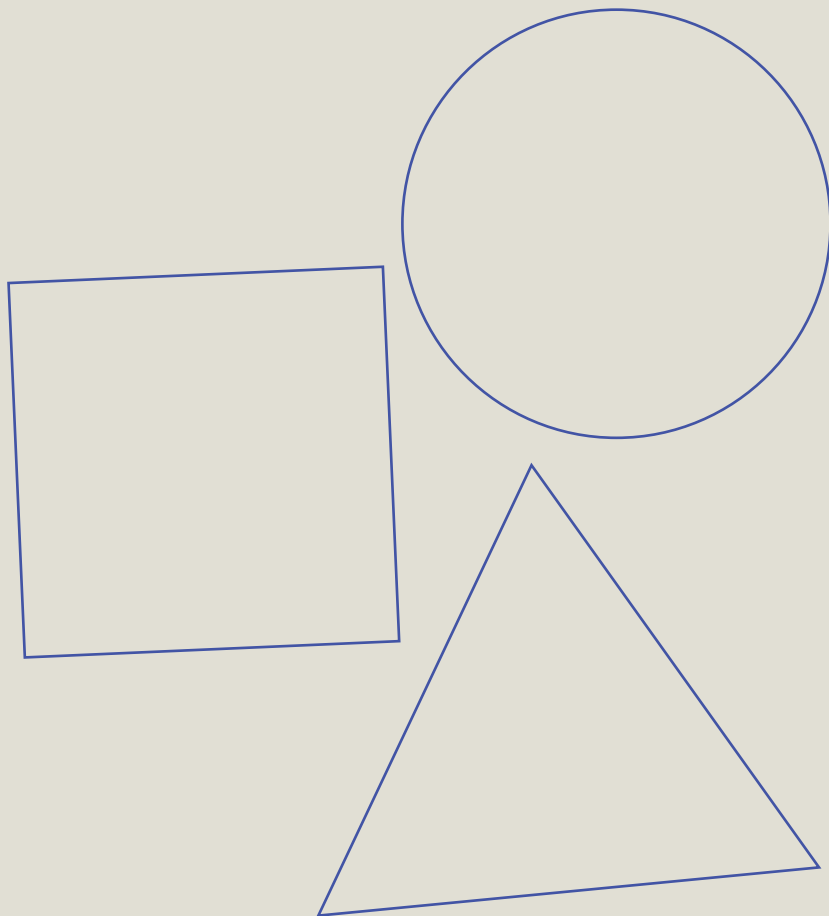


# ZRÓBMY SOBIE MIASTO: NISKOBUDŻETOWE, PROSTE DO WDROŻENIA INTERWENCJE NA RZECZ POPRAWY JAKOŚCI ŚRODOWISKA LOKALNEGO

Przewodnik dla samorządów



Co-Designing  
Inclusive Mobility  
(CoMobility)

**ZRÓBMY SOBIE MIASTO:  
NISKOBUDŻETOWE, PROSTE DO WDROŻENIA  
INTERWENCJE NA RZECZ POPRAWY JAKOŚCI  
ŚRODOWISKA LOKALNEGO**

Przewodnik dla samorządów

Co-Designing  
Inclusive Mobility  
(CoMobility)

Przedstawione poglądy i opinie są wyłącznie poglądami autorów i nie muszą odzwierciedlać poglądów fundatorów ani współorganizatorów projektu. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy ani organ przyznający dotację nie ponoszą za nie odpowiedzialności.

Zespół autorski bierze odpowiedzialność za ewentualne błędy w tekście niniejszego Przewodnika.

CoMobility korzysta z dofinansowania o wartości 2,05 miliona euro otrzymanego od Islandii, Liechtensteinu i Norwegii w ramach funduszy EOG. Badania, na podstawie których pozyskano przedstawione rezultaty uzyskały finansowanie z Funduszy Norweskich na lata 2014–2021 za pośrednictwem Narodowego Centrum Badań i Rozwoju.

LUBLIN, 2024

# SPIS TREŚCI

	WSTĘP	6
	ROZDZIAŁ 1 INFORMACJE PODSTAWOWE	
1.1	Opis projektu	8
1.2	Konsorcjum projektu	9
	ROZDZIAŁ 2 PROCES KOKREACJI, CZYLI WSPÓŁTWORZENIE	
2.1	Paradygmat kokreacji jako zaawansowanego procesu partycypacji społecznej	12
2.2	Uczestnicy procesu kokreacji w ujęciu społecznym	15
2.3	Nauka obywatelska i jej wykorzystanie w procesie kokreacji dla rozwiązań miejskich	19
2.4	Podmiotowość uczestników kokreacji – dzieci i dorośli	23
	ROZDZIAŁ 3 METODA LABORATORIUM MIEJSKIEGO	
3.1	City Labs w projekcie CoMobility – idea, funkcjonowanie oraz doświadczenia	26

ROZDZIAŁ 4  
WYNIKI PROJEKTU

4.1	Interwencje wypracowane w ramach Laboratorium Miejskiego	36
4.2	Interwencje – studium przypadków	38

ROZDZIAŁ 5  
EWALUACJA

5.1	Ewaluacja inicjatywy Laboratoriów Miejskich	64
5.2	Ewaluacja wewnętrzna – raport firmy Badania i Działania	64

ROZDZIAŁ 6  
WNIOSKI

6.1	Uwagi końcowe – wytyczne do replikacji procesu kokreacji	76
-----	---	----

	ZAKOŃCZENIE	78
--	-------------	----

	BIBLIOGRAFIA	80
--	--------------	----

	INFORMACJE O PROJEKCIE	83
--	------------------------	----

	ZESPÓŁ AUTORSKI	84
--	-----------------	----

# WSTĘP

Szanowni Państwo,

niniejszy przewodnik adresowany jest przede wszystkim do przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego oraz jednostek organizacyjnych miast.

Przewodnik powstał na bazie naszych doświadczeń zebranych podczas Laboratoriów Miejskich, które odbyły się w wybranych warszawskich szkołach w ramach projektu CoMobility. Laboratoria Miejskie (ang. *City Labs*) dają możliwość współtworzenia wiedzy i pomysłów na poziomie lokalnym. Dodatkowo wykorzystują do tego narzędzia kokreacji (ang. *co-design*), dzięki czemu ich działanie nabiera charakteru zgodnego z duchem demokracji deliberatywnej.

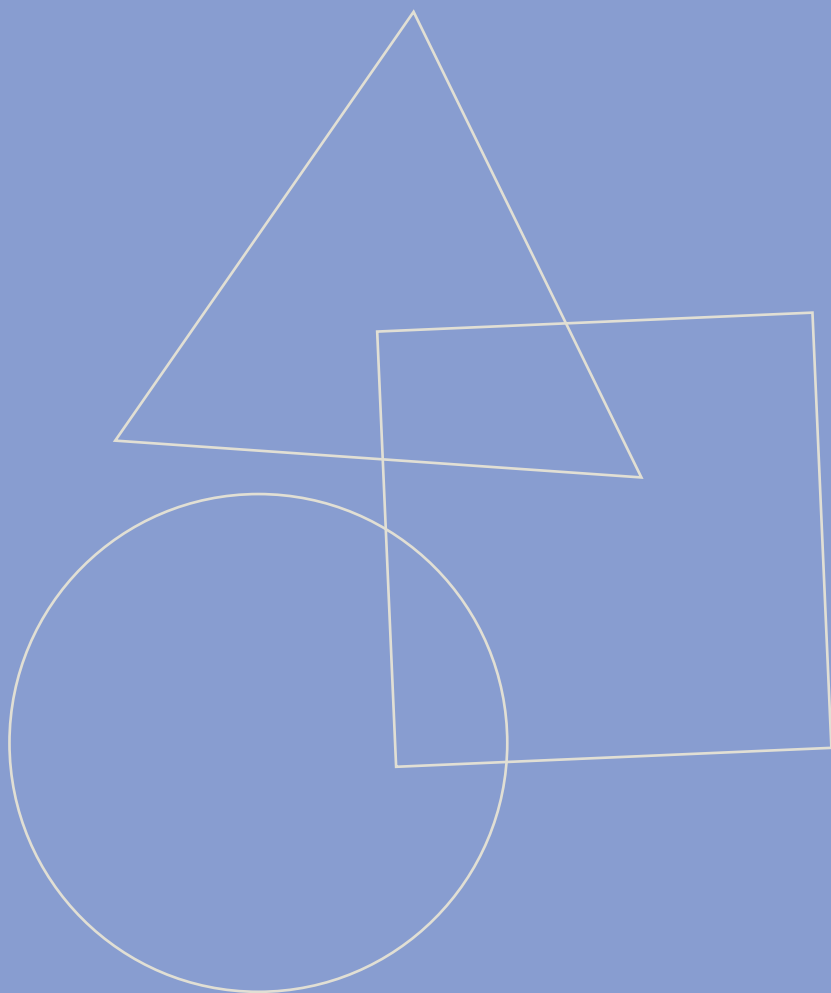
Efekty działań skłoniły nas do podzielenia się zdobytą wiedzą i przemyśleniami na temat przygotowywania i prowadzenia tego typu procesów, aby inne samorządy mogły organizować podobne inicjatywy.

Z niniejszego przewodnika dowiedzą się Państwo, w jaki sposób zaplanować działania kokreacyjne, na co zwrócić uwagę przy doborze uczestników, co może stanowić wyzwanie, a co bywa barierą. Dodatkowo w ramach studiów przypadków chcemy zaprezentować Państwu te efekty pracy uczestników Laboratoriów Miejskich (głównie dzieci), które zostały zrealizowane i wdrożone w Warszawie w postaci interwencji miejskich. Prosimy potraktować je jako inspirację oraz motywację do działań w Państwa środowiskach lokalnych.

W imieniu zespołu projektu CoMobility  
dr Anna Nicińska  
Uniwersytet Warszawski

ROZDZIAŁ 1

# INFORMACJE PODSTAWOWE



## 1.1 OPIS PROJEKTU

„Co-Designing Inclusive Mobility” (CoMobility) był transdyscyplinarnym międzynarodowym projektem badawczym, który miał na celu analizowanie postaw i zachowań związanych z codzienną mobilnością, w szczególności w odniesieniu do usług będących alternatywą dla samochodów prywatnych, stawiając pytanie: *Co by było, gdyby ludzie ponad posiadanie samochodu bardziej cenili zrównoważone i bezpieczne poruszanie się po mieście?* Projekt skupiał się na zrozumieniu powiązań pomiędzy mobilnością, jakością powietrza, infrastrukturą miejską oraz potrzebami mieszkańców. Poza naukowcami (chemikami, fizykami, informatykami, matematykami, ekonomistami, psychologami i antropologami) w pracach zespołu aktywnie brali udział pracownicy samorządów lokalnych oraz organizacji pozarządowych.

Wykorzystując proces współtworzenia, zespół prowadzący projekt mógł zidentyfikować bariery i szanse w upowszechnianiu różnych sposobów przemieszczania się, a także współtworzyć działania, które ułatwiają trwałą zmianę przyzwyczajeń dotyczących sposobów korzystania ze środków transportu. Działania te były realizowane we współpracy z grupami mieszkańców, biznesem, samorządami oraz naukowcami.

Efektom projektu był zestaw metod współtworzenia nowych rozwiązań transportowych i narzędzi do oceny ich wpływu na jakość powietrza w Warszawie. Wynikiem projektu było również stworzenie zintegrowanego modelu transportowo-środowiskowego, który pozwala określić ruch drogowy i jakość powietrza w zależności od cech mieszkańców i infrastruktury transportowej.



Zarówno model, jak i dokumentacja procesu współtworzenia rozwiązań dla mobilności zostały udostępnione dla wszystkich zainteresowanych, by zapewnić uniwersalność narzędzi w odniesieniu do innych samorządów i umożliwić replikację tych rozwiązań.

## 1.2 KONSORCJUM PROJEKTU

Konsorcjum projektu składało się z uczelni wyższych, instytutów badawczych, a także przedstawicieli samorządów i organizacji pozarządowych (NGO). Liderem projektu był Uniwersytet Warszawski. Sektor uczelni wyższych reprezentowany był również przez badaczy z Politechniki Warszawskiej oraz Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Sektor instytutów badawczych reprezentowany był przez Norweski Instytut Badań nad Powietrzem i fundację Fridtjofa Nansena w Polhøgda. Sektor NGO reprezentowała Fundacja „Na Miejscu”, natomiast sektor samorządowy – miasto Lublin, które pełniło funkcję ewaluatora działań podejmowanych w ramach projektu „Co-Designing Inclusive Mobility”.

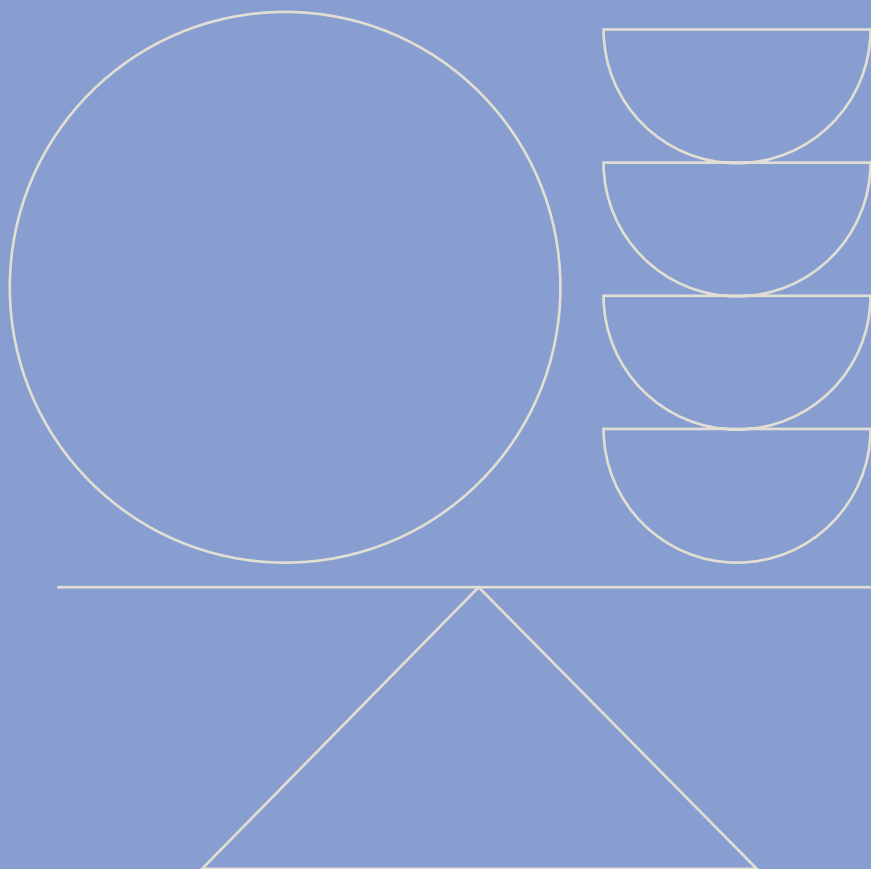
Konsorcjum projektu współpracowało ściśle również z takimi podmiotami jak: m.st. Warszawa, miasto Kraków, Związek Miast Polskich, Politechnika Krakowska, Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy, Airly, DAWIS IT, ARC Rynek i Opinia Sp. z o.o., Svantek oraz CitiesAI. Część z wymienionych podmiotów wspierała konsorcjum projektu w kwestiach organizacyjnych, inne dostarczały niezbędnych danych do realizacji celów, a pozostałe stanowiły wsparcie technologiczne dla zespołu. Kluczowa była

partnerska współpraca z m.st. Warszawą, jednocześnie obiektem badań, dostawcą danych, partnerem analiz i miejscem testowania proponowanych rozwiązań.

Taki dobór reprezentantów pozytywnie wpłynął na możliwość realizacji celów projektu, zachowując nie tylko profesjonalizm działań, ale również analizę wybranych zagadnień z różnych perspektyw, co wniosło istotną dla całości projektu wartość dodaną.

ROZDZIAŁ 2

# PROCES KOKREACJI, CZYLI WSPÓŁTWORZENIE



## 2.1 PARADYGMAT KOKREACJI JAKO ZAAWANSOWANEGO PROCESU PARTYCYPACJI SPOŁECZNEJ

Kokreacja to nowy trend we współczesnych naukach społecznych, który skoncentrowany jest na współpracy prosumenta z przedsiębiorstwem oraz na jego aktywnym udziale w procesach produkcyjnych i marketingowych. Idea kokreacji jest bezpośrednio związana z *crowdsourcingiem* – koncepcją zarządzania bazującą na trwałej współpracy ze społecznościami konsumenckimi oraz korzystaniu z wiedzy i umiejętności ich uczestników po to, aby skuteczniej i efektywniej osiągać cele przedsiębiorstwa, a także zwiększać jego konkurencyjność<sup>1</sup>. W szerszym ujęciu V. Ramaswamy oraz K. Ozcan, definiują kokreację jako model współtworzenia, w ramach którego strony popytowa i podażowa współpracują ze sobą na wielu obszarach w celu osiągnięcia lepszych niż dotąd rezultatów, zmieniając przy tym orientację z produktowej na orientację przede wszystkim konsumencką lub inaczej usługową<sup>2</sup>.

W odróżnieniu od wielu ekonomicznych modeli produkcji, proces kokreacji może zostać wykorzystany w działalności podmiotów ekonomii społecznej. W duchu ekonomii społecznej proces powstawania innowacji społecznej stanowi efekt kooperacji z konsumentami, władzą publiczną i innymi interesariuszami – niesie „wartość społeczną”. Oznacza to, że działalność prowadzona przez podmioty społeczne, podobnie jak kokreacja, jest silnie zorientowana na konsumenta oraz na tworzenie nowych rozwiązań<sup>3</sup>.

1 M. Leszczyńska, K. Łopaciński, *Współdzielenie i kokreacja jako przejawy nowych trendów w ekonomii*, „Informatyka Ekonomiczna” 2017, nr 2 (44), s. 77–78.

2 V. Ramaswamy, K. Ozcan, *The co-creation paradigm*, Stanford University Press, Stanford, 2014, <https://doi.org/10.1108/SD-10-2014-0141>.

3 N. Laurisz, *W kierunku komercjalizacji działalności społecznej – różnicowanie sposobu prowadzenia działalności przed podmioty ekonomii społecznej*, „Przedsiębiorczość – Edukacja” 2020, t. 16 nr 2, s. 191–193.

W obszarze działania samorządów takie podejście, czyli wykorzystanie procesu kokreacji, prowadzi do:

- zwiększonego zaangażowania mieszkańców w daną sprawę;
- zbudowania zaufania społecznego pomiędzy mieszkańcami a administracją publiczną;
- możliwości szerszej wymiany wiedzy, inspiracji czy doświadczeń;
- efektywniejszego dostarczania rozwiązań;
- wzmocnienia roli obywateli w procesach współdecydowania o mieście.

Sam proces kokreacji może być również wykorzystany w wielu narzędziach takich jak:

- warsztaty z interesariuszami (dyskusje, debaty);
- panele obywatelskie i minipanele z mieszkańcami;
- *Living Labs* i *sandboxes* – testowanie innowacyjnych rozwiązań w realnie istniejących społecznościach;
- metody oparte na myśleniu projektowym – *Design Thinking*;
- inne narzędzia oparte na nauce obywatelskiej – *Citizen Science*.

Z uwagi na sukces i aktywne wykorzystywanie koncepcji kokreacji w sferze biznesowej oraz w ekonomii społecznej – jako nowego narzędzia do polepszenia aktywności w ramach partycypacji społecznej – konsorcjum projektu zdecydowało na wykorzystanie tej idei w procesie budowania *City Labs*.

Laboratoria Miejskie (*City Labs*) to przestrzenie/miejsca do współtworzenia wiedzy i rozwiązań poprzez prowadzenie lokalnych eksperymentów<sup>4</sup>. W szerszym ujęciu laboratoria miejskie rozumiane są jako platforma obejmująca różnych interesariuszy, którzy

4 E. Puerari, J. I.J.C De Koning, T. Von Wirth, P. M. Karre, I. J. Mulder, D. A. Loorbach, *Co-Creation Dynamics in Urban Living Labs*, „Sustainability”, 2018, vol. 10, nr 6, s. 3.

postrzegają ten sam problem, zdają sobie sprawę z własnych współzależności i spotykają się, aby uzgodnić najlepszą strategię jego rozwiązania. Jeśli mówimy o podmiotach (uczestnikach) *city labs*, to nie są oni traktowani tylko i wyłącznie jako użytkownicy lub konsumenci w wąskim tego słowa znaczeniu, lecz jako bezpośredni współtwórcy danego rozwiązania. Z tego też powodu laboratoria miejskie rozwijają innowacyjny model współdziałania, w którym instytucje publiczne i sektor akademicki nie tylko współpracują z podmiotami prywatnymi, ale również współdziałają ze społeczeństwem<sup>5</sup>.

W projekcie CoMobility współtworzenie rozpoczyna się już od początkowego etapu Laboratoriów Miejskich, czyli zaangażowania zróżnicowanej grupy osób do opracowania wspólnej diagnozy sytuacji i wypracowania procesu twórczego mającego na celu rozwiązanie problemu bezpieczeństwa podróżowania dzieci do szkół. Natomiast elementy nauki obywatelskiej wykorzystaliśmy podczas badań terenowych i identyfikacji obszarów problemowych, wykorzystując do tego pomiary i obserwacje w terenie.

Więcej na temat samego procesu Laboratoriów Miejskich, jego przebiegu oraz uzyskanych efektach w postaci interwencji miejskich przeczytaj Państwo w kolejnych podrozdziałach przewodnika.

5 Ibidem.

## 2.2 UCZESTNICY PROCESU KOKREACJI W UJĘCIU SPOŁECZNYM

Proces kokreacji w sposób naturalny zwiększa możliwości partycypowania w sprawach społecznych mieszkańców miast poprzez aktywne tworzenie, wdrażanie, ale również kontrolowanie poszczególnych inicjatyw. Takie podejście do tematu pozwala przededefiniować rolę uczestników procesu, którzy są partnerami i współtwórcami. W działaniach społecznych w mieście można wyróżnić następujących uczestników:

- mieszkańcy (szeroka grupa obejmująca zarówno pojedyncze jednostki, jak i organizacje pozarządowe – NGO i inne podmioty ekonomii społecznej – PES itp.), wśród których znajdują się ostateczni odbiorcy i/lub użytkownicy danego projektu/inicjatywy;
- firmy i przedsiębiorcy;
- reprezentacja administracji publicznej.

Każdy z uczestników procesu może występować w nim w kilku rolach, np. jako inicjator projektu, twórca, realizator, beneficjent, oceniający/kontrolujący itd. Należy jednak pamiętać, że w przypadku kokreacji nie wyodrębnia się wyraźnie rola lidera działania, którą często w modelu standardowym przyjmuje administracja publiczna lub osoby decyzyjne. W procesie kokreacji rola ta jest bardziej rozproszona. Współtworzenie dodatkowo jest emanacją najwyższego stopnia uczestnictwa obywatelskiego zgodnie z modelem drabiny partycypacyjnej Arnsteina, gdzie każdy podmiot zaangażowany w proces nie tylko bierze czynny udział w każdym etapie projektu, ale również jest za niego współodpowiedzialny<sup>6</sup>.

6 R.S. Arnstein, *A Ladder Of Citizen Participation*, „Journal of the American Institute of Planners” 1969, vol. 35, s. 216–224.

Osoby odpowiedzialne za zaproszenie uczestników do procesu kokreacji muszą również zmierzyć się z kwestią odpowiedniego ich doboru. Identyfikacja interesariuszy, gdy mówimy o działaniach typowo społecznych, jest jeszcze bardziej utrudniona, z uwagi na charakter pracy (pro publico bono) – osoby, które nie otrzymują ekwiwalentu wynagrodzenia, mogą nie chcieć przeznaczać swojego czasu na tego rodzaju działania. Dlatego też na samym początku planowania procesu, zapraszania poszczególnych grup interesariuszy, warto jak najdokładniej uszczegółowić pożądane cechy interesariuszy.

Identyfikacja interesariuszy na podstawie cech może być również zróżnicowana i oparta na podstawie praktycznie dowolnie zdefiniowanych przez nas kluczy, na przykład<sup>7</sup>:

- status społeczny i zawodowy;
- poziom świadomości w zakresie tematu, którego dotyczy proces;
- stopień zaangażowania w inicjatywy społeczne;
- inne wyraziste lub kluczowe cechy (np. konkretna grupa społeczna, mieszkańcy konkretnego terenu itd.)

Opierając dobór uczestników na bazie konkretnych cech, dużo łatwiej jest wybrać daną grupę i trafić do niej w komunikacji bezpośredniej. Warto również zastanowić się nad osobami nieuczestniczącymi w tego typu działaniach. Dzięki trafnej identyfikacji przyczyn tego stanu, można spróbować znaleźć sposób, aby jednak zachęcić je do uczestnictwa i zaaktywizować społecznie (wykorzystując np. ciekawszą formę współpracy).

Oprócz czynników związanych z zapewnieniem reprezentatywności grupy (wiek, płeć itd.) oraz funkcji pełnionych w danej społeczności, w momencie przeprowadzania wyboru interesariuszy istotną rolę odgrywa również aspekt związany z relacyjnością. Pamiętajmy,

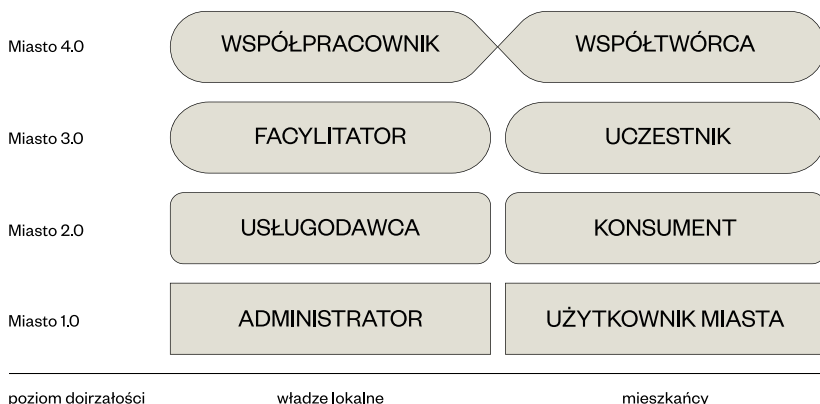
7 A. Bluj, M. Jagaciak, M. Perchuć-Żółtowska, K. Pliszczyńska, *ABC partycypacji obywatelskiej – poradnik dla organizatorów procesów partycypacyjnych*, Pracownia Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia”, Warszawa, 2018, s. 18-19.



że zapraszając do procesu przedstawicieli różnych stron, możemy mieć do czynienia z barierami wynikającymi właśnie z relacji, których przyczyny mogą być bardzo różne – negatywne stereotypy, brak dobrej woli czy ograniczone zaufanie. Dlatego też organizator procesu powinien zadbać o wrażliwość na postawy i emocje uczestników oraz umiejętnie zarządzać procesem społecznym, aby wyeliminować z niego potencjalne konflikty czy działania w ramach partykularnych interesów poszczególnych grup.

Aspekt relacyjności pomiędzy uczestnikami również jest warunkowany stopniem tzw. „dojrzałości miast”.

**Rycina 1**  
**Ewolucja relacji w pomiędzy**  
**władzami lokalnymi a obywatelami**



Źródło: M. Foth, *Participation, Co-Creation, and Public Space*, „The Journal of Public Space” 2017, vol. 2, nr 4, s. 22

Na Rycinie 1 przedstawiono ewolucję relacji pomiędzy władzami lokalnymi (administracją publiczną) a obywatelami. Relacja ta jest

uwarunkowana stopniem dojrzałości miast do wykorzystywania metod partycypacyjnych oraz samego postrzegania mieszkańców.

Na najniższym poziomie dojrzałości, czyli **1.0**, władza jest administratorem, który zarządza miastem, opierając się na uśrednionych i zagregowanych potrzebach obywateli i spełniając ich podstawowe zapotrzebowanie. Na poziomie **2.0** władza administracyjna przyjmuje charakter usługodawcy, przez co bada w sposób bardziej szczegółowy potrzeby konsumentów (w tym wypadku mieszkańców), w celu zarówno spełnienia ich oczekiwań, jak i lepszego zarządzania miastem oraz godzenia interesów różnych stron czy lepszego zrozumienia społeczno-gospodarczych niuansów występujących w interakcjach miejskich. Na poziomie **3.0** stosuje się projektowanie partycypacyjne, w ramach którego wykorzystywane są zróżnicowane metody na każdym etapie wdrażania danej inicjatywy. Rola administracji publicznej zmienia się diametralnie, ponieważ przyjmuje ona rolę pośrednika między interesariuszami, łączącego i koordynującego realizację sugestii mieszkańców, którzy aktywnie uczestniczą w procesie. Poziom **4.0** jest emanacją najwyższej demokracji deliberatywnej, gdzie wszyscy interesariusze są równorzędnymi partnerami i tak samo ponoszą odpowiedzialność za współtworzenie miasta.

Przechodząc przez różne poziomy dojrzałości, możemy zaobserwować odpowiednią zmianę tożsamości relacji. W przypadku władz administracyjnych proces ten ma charakter agregacyjny, ponieważ obowiązki i zobowiązania z poprzedniego poziomu są kontynuowane. Warto jednak wskazać na zmianę jakościową relacji władz z obywatelami od postrzegania mieszkańców wyłącznie jako „użytkowników” do traktowania ich w pełni jako partnerów w procesie miastotwórczym<sup>8</sup>.

8 M. Foth, *Participation, Co-Creation, and Public Space*, „The Journal of Public Space” 2017, vol. 2, nr 4, s. 23–30.

## 2.3 NAUKA OBYWATELSKA I JEJ WYKORZYSTANIE W PROCESIE KOKREACJI DLA ROZWIĄZAŃ MIEJSKICH

Pojęcie nauki obywatelskiej występuje w literaturze przedmiotu od lat siedemdziesiątych XX w., mimo to sama koncepcja nie posiada powszechnie akceptowanej definicji. W skrócie można ją określić jako udział nieprofesjonalistów w realizacji badań naukowych. Podobną definicję przyjmuje Komisja Europejska, która określa naukę obywatelską jako „zaangażowanie społeczeństwa w aktywność badawczą przez wysiłek intelektualny lub dostarczenie innych zasobów”<sup>10</sup>.

Niezależnie od przyjętej definicji nauki obywatelskiej, środowiska akademickie patrzą na to zjawisko na dwa sposoby:

- jako źródło lub drogę do demokratyzacji, partycypacji, równości i sprawiedliwości społecznej w ogólnych rozważaniach naukowych<sup>11</sup>;
- jako zaangażowanie społeczne w działalność naukową w wyniku partnerstwa naukowców i amatorów, np. w projekcie dotyczącym gromadzenia danych i ich analizy<sup>12</sup>.

Każdy z tych aspektów opiera się na formie naukowej i stwarza warunki do współpracy na gruncie akademickim. Wraz z biegiem czasu nauka obywatelska ewoluowała z działalności stricte określonej jako naukowa w działalność, która coraz częściej przyjmowała formę

<sup>10</sup> European Environment Agency, *Biodiversity Monitoring in Europe – The Value of Citizen Science*, Copenhagen, 2013, s. 1.

<sup>11</sup> A. Irwin, M. Horst, *Engaging in a decentered world: overflows, ambiguities and the governance of climate change, Remaking Participation*, Routledge, Abingdon-on-Thames 2016, s. 64.

<sup>12</sup> R. Bonney, C.B. Cooper, J. Dickinson, S. Kelling, T. Phillips, K.V. Rosenberg, J. Shrik, *Citizen Science: A Developing Tool for Expanding Science Knowledge and Scientific Literacy*, „BioScience”, V2009, vol. 59, nr 11, s. 978.

ruchu społecznego mającego na celu demokratyzację polityki czy wiedzy. Takie podejście spowodowało, że nabrała ona charakteru nauki uczestniczącej<sup>13</sup>.

Do przyjęcia bardziej otwartej formy nauki obywatelskiej z całą pewnością przyczynił się dynamiczny rozwój technologii informatycznych oraz telekomunikacyjnych. Pojawienie się wielu urządzeń, które umożliwiają tanią, szybką i dokładną obserwację danego zjawiska praktycznie w czasie rzeczywistym oraz możliwości dzielenia się nią w sposób nieograniczony, spowodowało pojawienie się znacznej liczby osób chcących zaangażować się w tego typu projekty w sposób amatorski<sup>14</sup>.

Mówiąc o zaangażowaniu obywateli w proces nauki obywatelskiej, warto zarysować stopień możliwości ich partycypowania.

13 M. Grodzińska-Jurczak, *Nauka obywatelska – zmiana paradygmatu nauki czy jedynie pomocnicza procedura badawcza?*, „Trzeci Sektor” 2019, nr 47, s. 17.

14 Ibidem, s. 17–18.

## Rycina 2 Poziom zaangażowania obywateli w proces nauki społecznej



poziom zaangażowania

Źródło: M. Haklay, *Citizen Science and Volunteered Geographic Information – overview and typology of participation*, Crowdsourcing Geographic Knowledge: Volunteered Geographic Information (VGI) in Theory and Practice, Berlin, 2013, s. 11.

Rycina 2 przedstawia poziomy zaangażowania w proces nauki obywatelskiej z perspektywy obywateli (amatorów).

W ramach najbardziej podstawowego zaangażowania uczestnictwo ogranicza się tylko do dostarczenia niezbędnych zasobów – np. dostarczenia danych pomiarowych. Poziom ten nie jest efektywny, ponieważ potencjał uczestników i ich możliwy wkład poznawczy nie są w pełni wykorzystane.

Zaangażowanie na poziomie drugim występuje najczęściej w projektach bezpośrednio odwołujących się do nauki obywatelskiej.

W ramach niego uczestnicy są dużo bardziej zaangażowani, a ich zdolności są szerzej wykorzystywane – np. do wykonywania prostych analiz.

Na poziomie trzecim uczestnicy już aktywnie współpracują z naukowcami w procesie formułowania problemu badawczego, zakresu zbierania niezbędnych danych czy metodologii badania, dzięki czemu mamy pewność, że dany projekt odpowiada na potrzeby obywateli. Niestety, ze względu na poziom wiedzy wymagany do wyciągania wniosków naukowych z danych, uczestnicy nie są zaangażowani w szczegółową analizę wyników swoich wysiłków.

Poziom czwarty jest oparty na w pełni zintegrowanym działaniu, gdzie profesjonalni naukowcy i amatorzy są wspólnie zaangażowani w podejmowanie decyzji. Ta forma nauki obywatelskiej może być określana jako „ekstremalna nauka obywatelska” i wymaga od naukowców pełnienia dodatkowo roli moderatorów.

Takie podejście do nauki otwiera również możliwość wykorzystania nauki obywatelskiej bez profesjonalnych naukowców, w której cały proces jest realizowany przez uczestników<sup>15</sup>. Właśnie z takiej drogi skorzystaliśmy jako konsorcjum w projekcie CoMobility przy kształtowaniu Laboratorium Miejskiego.

15 M. Haklay, *Citizen Science and Volunteered Geographic Information – overview and typology of participation*, *Crowdsourcing Geographic Knowledge: Volunteered Geographic Information (VGI) in Theory and Practice*, Berlin, 2013, s. 11–12.

## 2.4 PODMIOTOWOŚĆ UCZESTNIKÓW KOKREACJI – DZIECI I DOROŚLI

Okres dzieciństwa jest szczególny i wyjątkowy, ponieważ to właśnie wtedy powstaje zróżnicowana i bogata perspektywa postrzegania świata oraz jego bezpośredniego doświadczania, która u dorosłych często jest zupełnie odmienna i bywa dla nich niezrozumiała. Z tego powodu często bywa tak, że dorośli zawłaszczają przestrzeń dzieci, narzucając im kierunek rozwoju. Dzieci stają się projektem swoich rodziców bądź opiekunów, którzy nadają im cechy pożądanego produktu i starają się je za wszelką cenę dostosować do wymogów współczesnego świata<sup>16</sup>.

Nie pomaga również to, że dzieci jako ogólna kategoria społeczna są marginalizowane z uwagi na swoją odmienność – np. wzrost, rozwój emocjonalny, ograniczenia prawne itp. Te problemy powodują, że funkcjonowanie dzieci w ramach głównego nurtu społecznego, wśród dorosłych, jest ograniczone, mimo że dzieci mogłyby również być osobami decyzyjnymi<sup>17</sup>.

Dziecko jest jednak obywatelem, któremu przysługuje prawo do odpowiednich warunków życia, prawidłowego wychowania i rozwoju. Podkreśla to również Manfred Liebel, którego zdaniem „dzieci mają swoje zasadnicze prawa i są zdolne do brania udziału we wszystkich decyzjach, które ich dotyczą, i do ostatecznego określenia swojego życia”<sup>18</sup>.

Właśnie ten cytat stanowił dla nas jako członków zespołu projektu CoMobility kluczową inspirację do stworzenia Laboratoriów

16 Ł. Miś, K. Ornačka, *Podmiotowość dziecka w rodzinie i sferze publicznej*, Problemy Polityki Społecznej, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 2015, s. 68–73.

17 Ibidem, s. 75.

18 M. Liebel, *A Will of Their Own: Cross-Cultural Perspectives on Working Children*, Zed Books, Londyn, s. 25.

Miejskich – miejsca, gdzie dzieci jako eksperci miały szansę i warunki do samorealizacji, w poszanowaniu ich decyzyjności i podmiotowości, mogły rozwijać swoje zdolności do decydowania, organizowania się czy podejmowania ważnych działań społecznych dla innych.

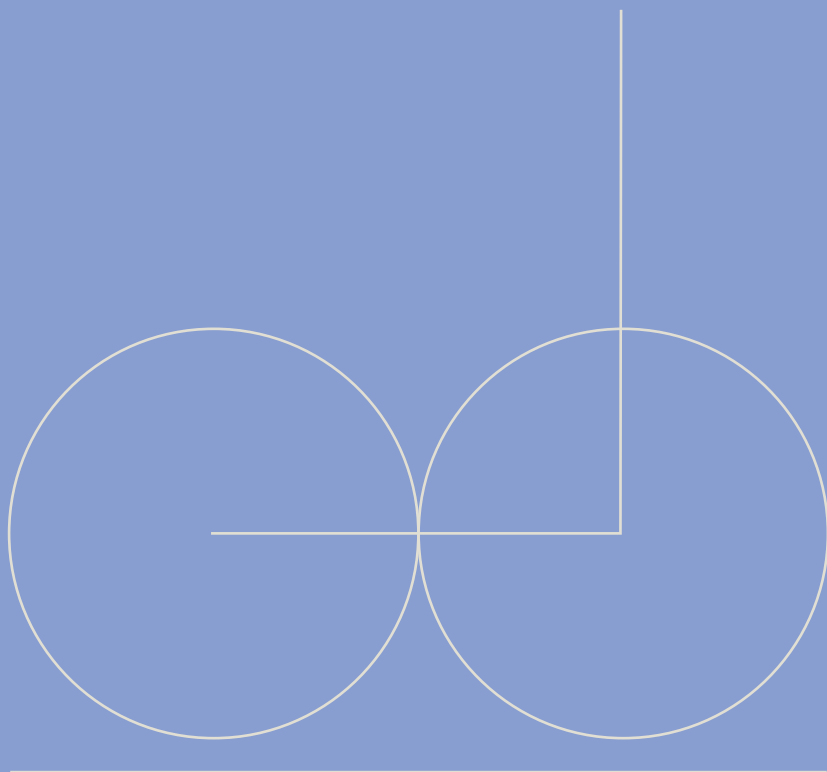
Wszystko to oczywiście przy wsparciu i zapewnieniu odpowiedniej organizacji całego Laboratorium Miejskiego przez osoby dorosłe, jednakże wsparcie nie oznaczało „wyręczania” lub „narzucania sposobu myślenia”, ale pomoc na zasadzie wzajemnego zrozumienia, poszanowania oraz towarzyszenia dzieciom w przechodzeniu przez kolejne etapy projektu. Naszym założeniem przy projektowaniu tego procesu było przede wszystkim określenie wyraźnych granic pomiędzy dziećmi a innymi uczestnikami i przypisanie im konkretnych zadań i ról.

Kładąc nacisk na zaproszenie dzieci do procesów grupowych, przy jednoczesnym wzmacnianiu i uwzględnianiu ich potrzeb i punktu widzenia, a wreszcie zostawieniu im decyzyjności i wolności w formułowaniu rozwiązań, osiągnęliśmy to, że dzieci bardzo zaangażowały się w działanie, a sam proces tworzenia pomysłów (interwencji) był mało problemowy. Dostrzeżenie w procesie Laboratoriów Miejskich dzieci jako osób pełnowartościowych społecznie pozwoliło też rodzicom na inny niż zazwyczaj odbiór perspektywy dziecięcej i wzbogacenie relacji na linii dzieci–dorośli.



ROZDZIAŁ 3

# METODA LABORATORIUM MIEJSKIEGO



### 3.1 CITY LABS W PROJEKCIE COMOBILITY – IDEA, FUNKCJONOWANIE ORAZ DOŚWIADCZENIA

W ramach projektu CoMobility jako konsorcjum badaliśmy zależności i analizowaliśmy postawy i zachowania związane z mobilnością mieszkańców miast w ich codziennych podróżach.

Badania preferencji podróżowania w ujęciu codziennym (uwzględniając fakt pojawienia się nowych możliwości przemieszczenia się) były dosyć nowym kierunkiem w obszarze rozważań na temat planowania polityki transportowej miast. W tego typu badaniach wykorzystywane są nie tylko standardowe ścieżki i schematy, ale również bardziej nowoczesne i innowacyjne metody. W toku naszych rozważań nad kształtem projektu postawiliśmy zatem na wykorzystanie nauki obywatelskiej (*citizen science*) i uruchomienie opisanych w poprzednich rozdziałach Laboratoriów Miejskich.

Za kluczowy cel działania laboratorium przyjęliśmy wypracowanie wielopłaszczyznowych rozwiązań, które zachęcałyby do zmiany postaw i zachowań związanych z codziennymi podróżami. Dodatkowo cel ten został uzupełniony o aspekty badawcze w postaci zbierania danych na temat jakości powietrza i natężenia hałasu. Jako zespół chcieliśmy zbadać związki pomiędzy podróżami za pośrednictwem różnych środków transportu a jakością powietrza, by następnie nakreślić jakie możliwości czy wyzwania wynikają z tej zależności.

Z uwagi na to, że nasz projekt dotyczył w dużej mierze bezpieczeństwa podróżowania dzieci w wieku szkolnym, do procesu współtworzenia zaprosiliśmy uczniów, rodziców, społeczność lokalną, urzędników oraz ekspertów z zakresu mobilności miejskiej. Zaproszenie tak szerokiego grona ekspertek i ekspertów pozwoliło nam na lepsze zdiagnozowanie barier, szans oraz zagrożeń.

Proces współtworzenia został zainicjowany podczas wyboru konkretnych szkół do naszych badań. Z uwagi na kompetencje

poprosiliśmy o pomoc Biuro Edukacji m.st. Warszawy. Udało się wstępnie wyselekcjonować listę dziesięciu szkół podstawowych, które profilem wpisywały się w kontekst badawczy (zależało nam, aby do procesu zaprosić dzieci uczęszczające do klas 1–3, które nie podróżują samodzielnie do szkoły). W kolejnych etapach selekcji po cyklu spotkań z dyrektorami oraz wizjach lokalnych wytypowaliśmy trzy szkoły: SP nr 34 przy ul. Kruczkowskiego, SP nr 377 przy ul. Trockiej 4 oraz SP nr 218 przy ul. Michała Kajki, które zgodziły się na współpracę z zespołem badawczym. Następnie konkretne klasy danej szkoły były typowane przez dyrekcję do udziału w Laboratoriach na podstawie otwartości, aktywności i zaangażowania nauczycieli prowadzących daną klasę.

Mając określony zakres podmiotów zaangażowanych w Laboratoria Miejskie, wypracowaliśmy dosyć prosty, ale skuteczny model działania. Składał się on z pięciu głównych elementów:

1. **Badania, inwentaryzacja terenowa oraz działania edukacyjne.** W ramach tego etapu skupiliśmy się na wstępnych badaniach i wyjściu z dziećmi w teren, aby poznać specyfikę lokalną i zebrać podstawowe dane. Cykl ten zawierał szereg działań edukacyjno-poznawczych, które pozwoliły na uspojnienie wiedzy na temat miasta, mobilności i zagadnień związanych ze środowiskiem, wykorzystując elementy nauki obywatelskiej w postaci wykonywania pomiarów natężenia ruchu, hałasu oraz jakości powietrza przez dzieci.
2. **Kokreacyjny proces pracy nad rozwiązaniami.** Po dokładnym zbadaniu i zdiagnozowaniu lokalnych problemów oraz wyzwań, w ramach tego etapu przystąpiliśmy do wspólnego wypracowania pomysłów i rozwiązań. Powstawały one podczas twórczego procesu z dziećmi, a następnie były rozwijane

i komentowane przez nauczycieli, dyrekcję szkoły, rodziców, urzędników, badaczy i ekspertów. Zaangażowanie wszystkich podmiotów pozwoliło nam na sprawne urealnienie pomysłów dzieci i ich zoperacjonalizowanie.

3. **Interwencje.** W ramach interwencji wybrane, wypracowane i zwalidowane pomysły zostały prototypowane i wdrożone – zazwyczaj tymczasowo, w mikroskali. Poszczególne interwencje w sposób szczegółowy zostaną zaprezentowane w dalszych rozdziałach przewodnika.
4. **Analiza powdrożeniowa.** Na ten etap składała się obserwacja przebiegu każdej wdrożonej prototypowo interwencji oraz analiza funkcjonowania całego konceptu Laboratoriów Miejskich. Do procesu analitycznego zaprosiliśmy również wszystkie osoby, które współpracowały z nami w ramach tej inicjatywy (dzieci, rodziców, ekspertów, itd.).
5. **Ewaluacja.** W ramach tego etapu, korzystając z doświadczenia firmy Badania i Działania Sp. o.o., dokonaliśmy ewaluacji procesu pracy z uczniami i uczennicami przy Laboratoriach Miejskich. Głównym celem tego opracowania była ocena jakości procesu realizacji działań i zidentyfikowanie tzw. sprawdzonych rozwiązań (ang. *success stories*) oraz wyzwań dla realizacji tego typu działań (*lessons learned*). Uzupełnieniem ewaluacji było również zdiagnozowanie słabych i mocnych stron.

Jak można zaobserwować, zakres prac realizowanych w ramach Laboratoriów Miejskich przy projekcie CoMobility był bardzo szeroki i kompleksowy. Poniżej omawiamy szczegółowo powyższe etapy z dokładnym opisem wykorzystanych metod pracy.

## BADANIA, INWENTARYZACJA TERENOWA ORAZ DZIAŁANIA EDUKACYJNE

Laboratoria zaczęliśmy od poznawania okolicy szkół podstawowych oraz zgłębiania wiedzy o mieście i transporcie. Wspólnie z uczniami przeprowadziliśmy audyty przestrzeni wokół szkół oraz uspoólniliśmy wiedzę na temat miasta (jego charakterystycznych obszarów, cech i elementów składowych – np. rodzajów ulic, skrzyżowań, przystanków, parkingów oraz terenów zielonych). Ten etap był wprowadzeniem do nauki obywatelskiej. Dzieci wystąpiły w roli badaczy oceniających jakość zieleni, komunikacji, infrastruktury pieszej, miejsc rekreacji i wypoczynku pod względem wybranych kryteriów. Oprócz wyżej wymienionych zagadnień dzieci szczegółowo zbadały:

- a. **ruch drogowy w pobliżu danej szkoły** – sprawdzając prędkość przejeżdżających samochodów oraz wydajność środków transportu (ile w danym punkcie przejeżdża samochodów prywatnych, pojazdów komunikacji publicznej itd.)
- b. **komunikację pieszą i rowerową** – sprawdzając dostępność komunikacji miejskiej na danym terenie i częstotliwość jej kursowania, a także czasy dojścia z przystanków do szkoły oraz liczbę dzieci przyjeżdżających do szkoły rowerem lub hulajnogą.
- c. **warunki dla ruchu pieszego** – sprawdzając szerokości chodników, odległości przejść dla pieszych od szkoły, czas trwania zielonych i czerwonych świateł na przejściu dla pieszych. Badania te umożliwiły zaobserwowanie, że w niektórych przypadkach pokonanie przejścia dla pieszych przez dziecko trwa dłużej niż czas trwania światła zielonego.

Zaangażowanie i profesjonalne podejście dzieci w prace badawcze pozwoliło nam na uchwycenie indywidualnej, dziecięcej perspektywy postrzegania miasta. Co więcej, dzieci, dzięki swojemu nieszablonowemu spojrzeniu na miasto, potrafiły dostrzec zjawiska, które dla dorosłych są trudne do zaobserwowania.

Po zakończeniu cyklu badań wszystkie obserwacje zostały przeniesione na profesjonalnie wykonane makiety prezentujące szkołę i jej najbliższe otoczenie w skali 1:250. Makiety te towarzyszyły dzieciom przez cały okres funkcjonowania Laboratoriów Miejskich i stanowiły wartościowe narzędzie badawczo-kreatywne. Dzieci nanosiły na nie ważne dla siebie punkty w topografii dzielnicy, oznaczały tereny zielone, ale także projektowały pomysły na zmiany.

Na końcu tego przewodnika znajdują Państwo odnośniki do wszystkich dokumentów, które zawierają nie tylko szczegółowe informacje, ale również gotowe materiały, umożliwiające powtórzenie tych działań w innych szkołach i grupach edukacyjnych.

## KOKREACYJNY PROCES PRACY NAD ROZWIĄZANAMI LOKALNYCH PROBLEMÓW

Gdy mieliśmy już dobrze zdiagnozowane najważniejsze lokalne wyzwania z punktu widzenia ekologicznego i transportowego, przyszedł czas na wypracowanie pomysłów wprowadzających pozytywne zmiany. Od samego początku jako zespół postanowiliśmy, że proces ten powinien opierać się na dynamicznym działaniu, współuczestnictwie oraz w maksymalny sposób wykorzystywać twórcze techniki. Dzięki temu udało się utrzymać zaangażowanie dzieci oraz zbudować w nich poczucie tożsamości i działania w słusznej sprawie.

W tym etapie należało również zaangażować wszystkie możliwe podmioty. Z racji tego, że głównym celem Laboratoriów Miejskich było zachęcenie do aktywnej mobilności w drodze do szkoły, za grupę priorytetową, która będzie zaangażowana w proces oprócz dzieci,

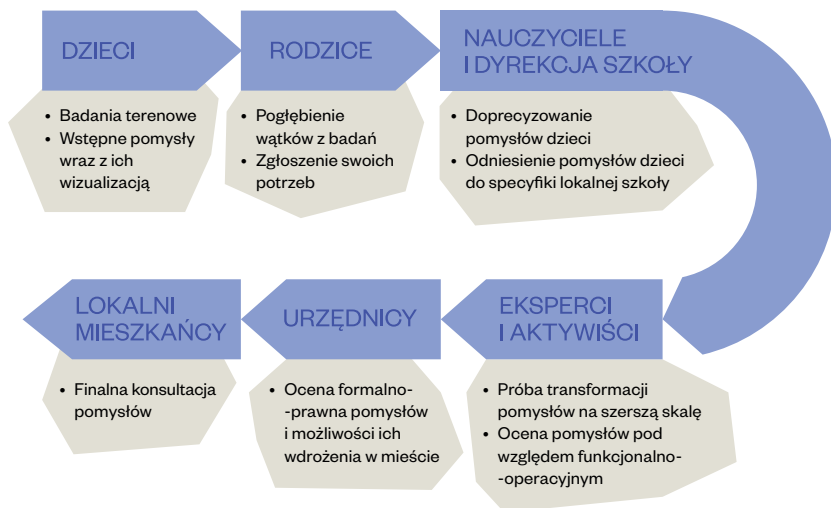
uznaliśmy ich rodziców. Wszak to rodzice i opiekunowie organizują codzienne podróże najmłodszych i to oni mają pełen obraz sytuacji, a także intuicję co do problemów oraz sposobów ich wyeliminowania. Grupą uzupełniającą, czującą potrzebę zmian w lokalnej przestrzeni, zostali nauczyciele i dyrekcja szkoły. Do współpracy zaprosiliśmy również aktywistów miejskich, ekspertów od mobilności oraz innowatorów. Ich zadaniem było doszlifowanie powstałych pomysłów oraz wypracowanie koncepcji rozszerzenia wdrożeń, bez ograniczania się do skali lokalnej. Od strony oceny formalnej i prawnej w tym etapie wspierali nas urzędnicy m.st. Warszawy oraz radni, w celu zapewnienia legalnych i bezpiecznych wdrożeń. Nie mogliśmy również zapomnieć o włączeniu okolicznych mieszkańców i przedsiębiorców mieszkających czy działających na danym terenie. Bez uwzględnienia ich perspektywy w naszym procesie kokreacji, rozwiązania mogły przynieść niezamierzone i niechciane rezultaty.

Niestety, z uwagi na trwającą w tym czasie pandemię COVID-19, większość spotkań z zewnętrznymi ekspertami odbyła się w formie online, która wpływa na dynamikę interakcji w grupie. Atutem spotkań zdalnych była łatwość w ich organizacji i możliwość uczestnictwa wszystkich zaangażowanych. Część spotkań udało nam się zorganizować fizycznie, np. w miejscach planowanych zmian, co ułatwiało przeprowadzenie swego rodzaju wizualizacji w terenie. Mimo tych przeciwności zawsze staraliśmy się zachować formułę neutralnego miejsca spotkania w celu zapewnienia poczucia równości wszystkich uczestników.

Pomimo tego, że nasza grupa zadaniowa była niezwykle zróżnicowana z punktu widzenia zarówno reprezentowanych podmiotów, jak i interesów, to bardzo szybko udało jej się przejść do konkretnego, operacyjnego sposobu wspólnej pracy. Zaangażowanie tak szerokiego konsorcjum praktycznie od razu umożliwiło wzajemną walidację pomysłów, dzięki czemu zaoszczędziliśmy wiele czasu – nie musieliśmy debatować o rozwiązaniach, które realnie nie byłyby możliwe do wdrożenia w przestrzeni pod względem efektywnościowym, proceduralnym czy też budżetowym.

Aby lepiej przedstawić wzajemne wsparcie oraz role w procesie zobrazujemy je za pomocą modelu (Rycina 3).

**Rycina 3**  
**Poziom zaangażowania obywateli**  
**w procesie nauki społecznej**



Źródło: opracowanie własne

Rycina 3 przedstawia zaangażowanie podmiotów w ramach procesu kokreacji w inicjatywie Laboratoriów Miejskich przy projekcie CoMobility. Warto odnotować, że grupa robocza nie jest hierarchiczna. W modelu *from top to bottom*, każdy funkcjonuje na równych, partnerskich zasadach. Sprzyja to jakości wypracowywanych pomysłów, ponieważ są one każdorazowo weryfikowane przez wszystkie podmioty, dzięki czemu zastosowane rozwiązania są efektywne, bezpieczne,



odpowiadają na realne potrzeby, a także są możliwe do wdrożenia pod względem formalno-prawnym.

Zaprezentowany w tym rozdziale model funkcjonowania laboratoriów miejskich ma charakter uniwersalny, przez co może być wykorzystywany praktycznie przez każdy podmiot w każdej sprawie dotyczącej lokalnych społeczności.

W przypadku zastosowania takiej samej metody należy pamiętać o następujących elementach przy planowaniu procesu:

1. Warto w sposób precyzyjny sformułować cel działania danego laboratorium i określić zakres jego prac. Jeśli decydujemy się na proces kokreacji, musimy mieć świadomość, że zapraszamy do niego dużą liczbę zróżnicowanych reprezentantów wybranych środowisk, w związku z czym mogą wystąpić różnice w percepcji odbioru danego problemu, celu itd. Z tego powodu, aby ten mechanizm dobrze funkcjonował, na samym początku wskazane jest zadbać o dobre zrozumienie problemów przez wszystkich zaangażowanych.
2. Do procesu warto zaprosić szerokie grono osób, które będą zainteresowane wypracowaniem rozwiązań danego problemu, ale również osoby, które mogą zostać dotknięte efektami planowanych działań, zarówno w sposób negatywny, jak i pozytywny. Budowa szerokiego konsorcjum spowoduje z jednej strony stworzenie silnego społecznego komitetu na rzecz pozytywnych zmian, z drugiej pozwoli na uwzględnienie wszystkich uwag i potrzeb oraz uniknięcie problemów już na etapie projektowania rozwiązań.
3. Warto od początku zapewnić udział reprezentantów, którzy będą weryfikowali możliwość wdrożenia danych rozwiązań pod względem formalno-prawnym. Osoby, które działają na

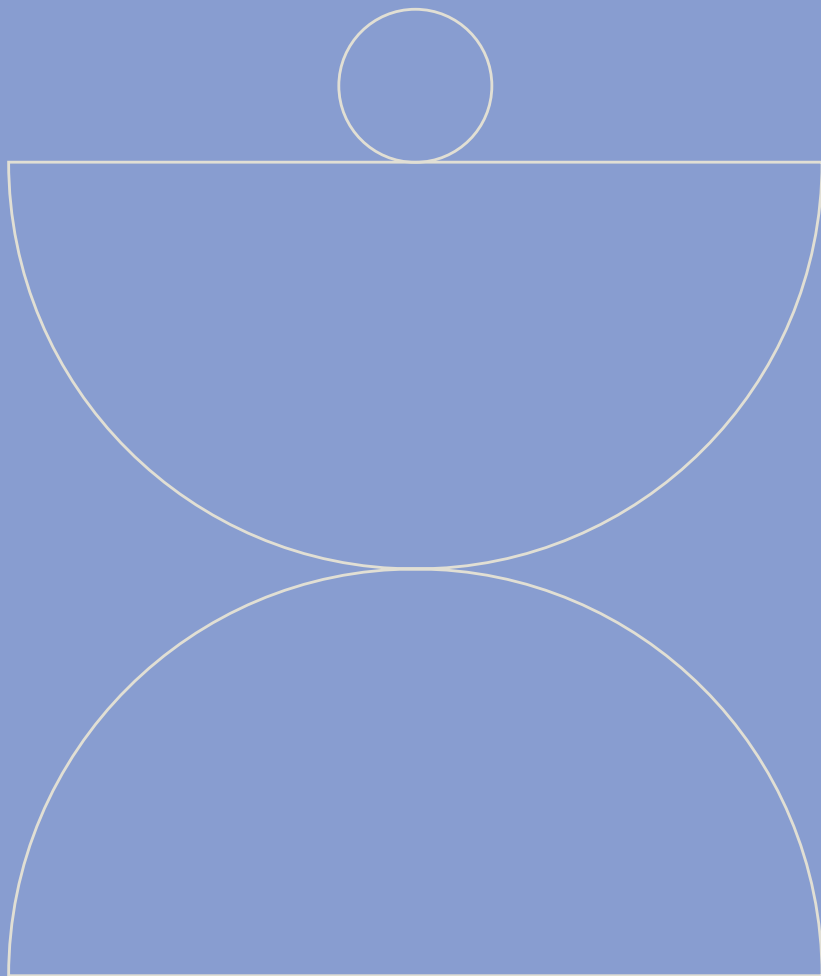
rzecz społeczeństwa i angażują się w tego typu inicjatywy, bardzo często cechują się dużą kreatywnością, która przy zderzeniu z porządkiem prawnym i środowiskiem administracji publicznej może prowadzić do niezrozumienia lub nawet frustracji. Obecność walidatora od początku procesu powoduje lepsze projektowanie rozwiązań uwzględniające porządek prawny oraz nie prowadzi do frustracji i spadku zaangażowania osób kreatywnych.

4. Do wspólnego planowania w ramach procesu kokreacji warto zaprosić osoby o różnorodnych perspektywach i potrzebach. Warto pamiętać o dzieciach, osobach starszych, o osobach z różnym stopniem sprawności i mobilności, zdrowych i z niedogodnościami fizycznymi. Różnorodna perspektywa może wnieść do procesu wartość dodaną i zapewnić, że projektowane rozwiązania będą zgodne z zasadą projektowania uniwersalnego.

W dalszych rozdziałach przewodnika zapoznają się Państwo z konkretnymi przykładami wdrożeń, które zaimplementowaliśmy w Warszawie, a które powstały podczas kokreacji w ramach Laboratoriów Miejskich. Bazując na naszych doświadczeniach, przeprowadzimy Państwa krok po kroku przez każdy etap wdrożenia wraz z wyszczególnieniem zagrożeń, które mogą się pojawić. Wszystkie przedstawione przez nas wdrożenia mogą stanowić dla Państwa inspirację i mogą być z powodzeniem wdrożone w Państwa lokalnych środowiskach.

ROZDZIAŁ 4

# WYNIKI PROJEKTU



## 4.1 INTERWENCJE WYPRACOWANE W RAMACH LABARATORIUM MIEJSKIEGO

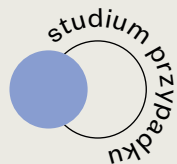
Rozdział 4 poświęcony jest przedstawieniu wypracowanych w ramach City Labs rozwiązań, które finalnie zostały wdrożone na terytorium m.st. Warszawa. W rozdziale zaprezentowano każdą interwencję w formie studium przypadku (*case study*), zawierającego niezbędne informacje na temat procesu i procedury wdrożenia, efektywności, występujących barier, zaangażowanych podmiotów, mocnych i słabych stron oraz szacunkowych kosztów.

Same interwencje (wdrożenia) w projekcie zostały podzielone na:

- interwencje rzeczowe infrastrukturalne – czyli wdrożenia polegające na zmianach w infrastrukturze danego terenu m.in. poprzez dodanie nowych elementów lub modernizacji istniejących. Do tej grupy zaliczamy np. instalację nowej infrastruktury dla mikromobilności, zmiany w organizacji ruchu czy powierzchni jezdni.
- interwencje rzeczowe miękkie – do tej grupy zaliczamy wszystkie interwencje rzeczowe, które nie wymagają dużej ingerencji w infrastrukturę miejską i mają raczej charakter miękkie – np. stworzenie ogrodu antysmogowego.
- interwencje o charakterze akcji edukacyjnych – jest to ostatnia grupa, w której zawierają się wszystkie działania o charakterze edukacyjnym, przyjmujące formy akcji, wydarzeń, happeningów. Do tego typu interwencji możemy zaliczyć np. święto hulajnóg.

Z uwagi na to, że interwencje o charakterze infrastrukturalnym są silnie związane z konkretną lokalizacją, a także uwarunkowane specyfikacjami technicznymi, jako konsorcjum zdecydowaliśmy się nie publikować ich jako rozwiązań modelowych dla innych miast.

Niezależnie od tego, do której grupy zalicza się dana interwencja i w jakiej lokalizacji w Warszawie została zaimplementowana, to sam mechanizm wdrożeniowy oraz pomysł może zostać z powodzeniem wykorzystany również w innych samorządach, bez względu na ich wielkość. Dlatego też w naszym zamierzeniu udostępnienie informacji o interwencjach w formie studium przypadku ma na celu stworzenie uniwersalnych wskazówek do wykorzystania w Państwa regularnej pracy.



# SZKOLNY REZERWAT PRZYRODY WRAZ Z OGRODEM ANTYSMOGOWYM

Podmioty zaangażowane w proces:

uczniowie / pracownik techniczny szkoły /  
nauczyciele / szkolna rada rodziców /  
grupa edukatorek (fundacja „Na miejscu”) /  
Zarząd Zieleni w Warszawie / ekspert ds. zieleni /  
graficzka (która zwizualizowała ogród)

Koszt projektu:

**ok. 4000 zł**

W ramach działań związanych z City Labs w Szkole Podstawowej nr 377 na Targówku uczniowie wypracowali dwa pomysły na rzecz poprawy lokalnej jakości powietrza poprzez otoczenie terenu szkoły ochroną zielenią – na zasadzie rezerwatu oraz utworzenie ogródka antysmogowego.

W ramach szkolnego rezerwatu przyrody uczniowie zmapowali istniejącą zielen przy szkole oraz wyznaczyli najcenniejsze nasadzenia z ich perspektywy (w ujęciu użytkowym) i nadali im imiona. W przypadku przyszłolnego ogrodu antysmogowego posadzono lub dosadzono rośliny, które szczególnie skutecznie zatrzymują pyły zawieszone w powietrzu i tym samym walczą ze smogiem.

Przy wsparciu zawodowej ogrodniczki (edukatorki) zdecydowano się na następujące nasadzenia:

- pnącza (bluszcz pospolity, winobluszcz);
- byliny (dziewanna wielkokwiatowa, żmijowiec zwyczajny, paprocie);
- krzewy (bez czarny – bad muscau, tawuła szara, tawuła nippońska, tawuła vanhottena oraz porzeczek alpejska);
- kwiaty (rudbekia, słoneczniki).

Dodatkowo ustanowiono również łąki kwietne wzdłuż ulicy w celu ograniczenia hałasu.



### **MOCNE STRONY:**

- wysoki walor edukacyjny dla dzieci (przekazywanie wiedzy na temat roślin, owadów);
- aktywizacja dzieci, nauczycieli;
- niskie koszty wdrożenia pomysłu;
- niski poziom występowania innych ryzyk uniemożliwiających wdrożenie tego pomysłu (np. problemy związane z własnością gruntów);
- możliwość przeprowadzania lekcji terenowych w rezerwacie;
- w zależności od lokalizacji ogród może posłużyć jako izolacja od ruchliwej ulicy.



### **SŁABE STRONY:**

- konieczność dbania o trwałość roślin (podlewanie, pielęgnacja);
- problemy związane z zatwierdzeniem formalnym statusu zieleni jako rezerwatu szkolnego, a przez to brak możliwości egzekwowania ochrony terenu.



### **BARIERY:**

- trudność w mierzeniu antysmogowości roślin; warto uwzględnić rośliny, wrażliwe na jakość powietrza, jak np. tytoń, który jest bio wskaźnikiem stężenia ozonu;
- konieczność opiekowania się ogrodem np. podczas wakacji.





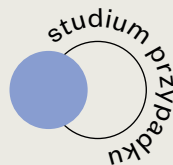
foto. Wiktoria Mookallo-Tenderenda



## **NA CO WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PRZY REPLIKACJI PROJEKTU W INNYCH MIASTACH?**

1. Warto przemyśleć kwestie związane z lokalizacją tego typu ogrodu, biorąc pod uwagę przede wszystkim czynniki dotyczące nasłonecznienia oraz typu gleby.
2. Warto przedyskutować dobór odpowiednich roślin ze specjalistami. Dobrze jest pamiętać, że rośliny jednoroczne wymagają więcej pracy, a kwiaty dwuletnie charakteryzują się stałymi okresami wysiewania i przesadzania.
3. Warto pamiętać, że dzieci, które z założenia opiekują się ogrodem w czasie roku szkolnego, nie będą mogły opiekować się roślinami w okresie wakacji. Dlatego też dobrze byłoby zapewnić osobę, która w tym czasie będzie pielęgnowała ogród, bądź zdecydować się na odpowiednio odporne rośliny.
4. Wspólny szkolny ogród to nie tylko działania mające na celu aktywizację dzieci przy pracy z roślinami, ale również okazja do poszerzenia ich wiedzy na temat ekologii. Warto przygotować ciekawe działania edukacyjne, wykorzystując przy tym rezerwat – np. lekcje na świeżym powietrzu o oczyszczaniu powietrza przez rośliny.

# ŚWIĘTO EKOPOJAZDÓW I AKCJA „POZDROWIENIA Z BOGOTY”



## Podmioty zaangażowane w proces:

uczniowie / nauczyciele /  
dyrekcja Szkoły Podstawowej nr 218 /  
grupa edukatorek (fundacja „Na miejscu”) /  
artyści – mimowie

## Koszt projektu:

**2800 zł + 2000 zł**

stojak zewnętrzny  
na hulajnogi

Święto Ekopojazdów to pomysł uczniów Szkoły Podstawowej nr 218 przy ul. Michała Kajki w Warszawie na promocję podróżowania do szkoły nie tylko autobusem czy rowerem, ale również innymi środkami transportu takimi jak hulajnogi. Uczniowie w ramach święta przygotowali transparenty z hasłami o bezpieczeństwie i respektowaniu przepisów, a następnie przejechali korowodem wokół szkoły. Mogli również skorzystać z ustawionego przez nas przed szkołą stojaka do przypinania hulajnóg.

Samo święto to nie tylko manifest potrzeb dzieci w kontekście mobilności, czyli bezpieczeństwa podróży, oraz promowanie ekologicznego poruszania się, ale również próba wywarcia zmian. Szkoła Podstawowa nr 218 od wielu lat zмага się ze słabo widocznym przejściem przez jezdnię oraz niebezpiecznym odcinkiem ulicy, na

którym wiele samochodów przekracza dozwoloną prędkość, a dzieci muszą go pokonać, aby dostać się do szkoły.

By zwrócić uwagę na niski poziom bezpieczeństwa na tym przejściu dla pieszych przy szkole, zdecydowano się na eksperyment, w ramach którego w godzinach porannych w pokonaniu skrzyżowania pomagali uczniom mimowie. Akcja ta była zainspirowana działaniami w Bogocie, gdzie burmistrz Antanas Mockus w 1995 r. zaprosił do kierowania ruchem na ulicach dwudziestu mimów. Akcja okazała się sukcesem i kilka tygodni później na ulice całego miasta zostało wysłanych już nie dwudziestu, a czterystu mimów. Kierowali ruchem, wręczali kwiaty kulturalnym kierowcom, a tym, którzy łamali przepisy, ostentacyjnie pokazywali kciuk w dół.

W przypadku Szkoły Podstawowej nr 218, mimowie kierowali ruchem i zwracali uwagę na problematyczność skrzyżowania. Bezpieczeństwo na tym przejściu ma zostać podniesione w ciągu kilku



fot. Maciej Gregorczyk

najbliższych miesięcy poprzez inwestycję drogową. Akcja z mimami, podobnie zresztą jak święto ekopojazdów, to działania, które przybliżają mieszkańców do zmiany, pokazują, że wiele może się zmienić, podkreślają znaczenie trwałej zmiany. To dobry pomysł na działanie, kiedy społeczność lokalna czeka na trwałą zmianę organizacji ruchu. Jest komunikatem, że proces zmian trwa.



### **MOCNE STRONY:**

- aktywizacja dzieci;
- zwiększenie widoczności najmłodszych w trakcie ich podróży do szkoły;
- niskie koszty wdrożenia pomysłu;
- promocja mikromobilności wśród najmłodszych;
- zwrócenie uwagi kierowców na najmłodszych uczestników ruchu (budowanie świadomości);
- możliwość zwrócenia uwagi na problem niebezpiecznych przejść w skali całego miasta.



### **SŁABE STRONY:**

- akcje tego typu z reguły nie odbywają się z dużą częstotliwością (zazwyczaj jest to raz na rok), przez co wywarcie jakiegokolwiek wpływu może być trudne;



### **BARIERY:**

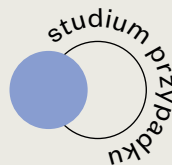
- tego typu inicjatywy w dużym stopniu opierają się na zaangażowaniu dzieci i ich entuzjazmie.



## **NA CO WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PRZY REPLIKACJI PROJEKTU W INNYCH MIASTACH?**

1. Tego typu działanie może być zreplikowane jeden do jednego w każdym innym mieście i nie występują żadne poważne przesłanki, na które trzeba zwrócić uwagę. Jediną przeszkodą w organizacji święta ekopojazdów może być termin i uwarunkowania pogodowe. Organizacja akcji w jesiennej aurze, tak jak my to zrobiliśmy, pozwala dodatkowo promować mikromobilność w mniej oczywistym okresie i przekonywać, że jeśli ma się odpowiednie ubranie, to na hulajnodze i rowerze można w zasadzie jeździć cały rok.
2. Jeśli chodzi o akcję z zaangażowaniem mimów, można również pomyśleć nad innymi ciekawymi formami – niekoniecznie muszą to być mimowie, np. można zaangażować orkiestrę szkolną, grupę bębniarzy lub trupę teatralną do przeprowadzenia happeningu w miejscu oczekiwanych zmian. Innym pomysłem jest wprowadzenie tzw. ulicy szkolnej, czyli zaangażowanie straży miejskiej czy policji, która ograniczyłaby ruch w godzinach dojazdów dzieci do szkół (np. 7:00–8:30), tak jak to się dzieje w różnych miastach (np. we Wrocławiu, w Wiedniu, Warszawie).
3. W naszym przypadku zetknęliśmy się z obawami ze strony Urzędu m.st. Warszawy dotyczącymi bezpieczeństwa w pasie jezdni podczas organizacji tego happeningu, warto mieć to na uwadze i zapewnić niezbędne środki ochrony.

# POMNIK HULAJNOŻYSTKI



## Podmioty zaangażowane w proces:

uczniowie / nauczyciele / dyrekcja Szkoły  
Podstawowej nr 377 / Urząd m.st. Warszawy /  
Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie /  
artysta Robert Czajka

## Koszt projektu:

**ok. 10 000 zł**

Pomnik Hulajnożystki to inicjatywa wymyślona przez uczniów Szkoły Podstawowej nr 377 w Warszawie. Pomysł na stworzenie takiego pomnika zrodził się podczas działań kokreacyjnych w ramach Laboratoriów Miejskich, gdy dzieci stwierdziły, że docieranie do szkoły za pomocą ekologicznych środków transportu wymaga od nich czasami pewnego bohaterstwa i dla tych uczniów, którzy podróżują np. hulajnogą, powinno postawić się pomnik. Zespół fundacji „Na miejscu”, nauczyciele oraz rodzice szybko dostrzegli, że jest to bardzo dobry pomysł, a dodatkowo może on stać się manifestacją potrzeb dzieci w przestrzeni oraz przesłaniem dla kierowców.

Głównym celem tego projektu było podniesienie bezpieczeństwa w otoczeniu szkoły poprzez zwiększenie czujności kierowców przejeżdżających obok placówki.

Pomnik powstał w wyniku wielowymiarowej współpracy fundacji „Na miejscu” z partnerami z projektu CoMobility, m.st. Warszawą i Szkołą Podstawową nr 377 im. majora H. Dobrzańskiego „Hubala” w Warszawie. Autorem formy pomnika jest Robert Czajka – artysta, rysownik, malarz i twórca scenografii oraz zabawek.

Pomnik Hulajnożystki to jedyna współczesna rzeźba w Polsce, której koncepcja z jednej strony została opracowana przez dzieci, a z drugiej przedstawia tematykę bezpieczeństwa ich podróży.

fot. Maciej Eichelberger







### **MOCNE STRONY:**

- promocja mikromobilności wśród najmłodszych;
- zwrócenie uwagi kierowców na najmłodszych uczestników ruchu (budowa świadomości);
- pomnik jest namacalnym dowodem na sprawczość dzieci w kreowaniu wspólnej przestrzeni publicznej;
- jest to niestandardowe, nieszablonowe rozwiązanie, dzięki czemu może stanowić alternatywę dla innych typowych rozwiązań drogowych mających na celu poprawę bezpieczeństwa (sprawdza się to szczególnie w sytuacji, gdzie nie ma możliwości wdrożenia typowych rozwiązań przez ograniczenia techniczne czy formalno-prawne).



### **SŁABE STRONY:**

- w porównaniu do innych proponowanych w przewodniku rozwiązań, to jest najbardziej kosztochłonne.



### **BARIERY:**

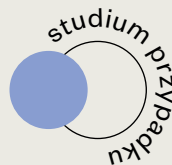
- barierą związaną z wdrażaniem tego typu inicjatyw może być procedura formalna, jeśli zaliczymy taki obiekt do małej architektury, procedura formalna wymaga jedynie zgłoszenia do urzędu; jednak w przypadku gdy taki obiekt chcemy umieścić w sąsiedztwie pasa drogowego, należy już uzyskać formalne zezwolenia od jednostki właściwej (zarządcy drogi).



## **NA CO WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PRZY REPLIKACJI PROJEKTU W INNYCH MIASTACH?**

1. Wszystkie aspekty związane z replikacją tego typu pomysłu ograniczają się do kwestii formalno-prawnych.
2. Po pierwsze warto scharakteryzować czy planowany obiekt będzie zaliczany do kategorii pomnika czy też obiektu małej architektury (dla każdego typu wymagana jest inna procedura).
3. W przypadku pomnika należy uzyskać m.in. zgodę zarządcy terenu oraz odpowiednich organów takich jak: zarząd terenów zielonych, wydziałów związanych z ochroną środowiska, czasami miejskiego architekta itp. Następnie wymagane jest uzyskanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wydawanych przez wydziały architektury i budownictwa, a finalnie, po akceptacji projektu, uzyskanie pozwolenia na budowę. Warto pamiętać, że procedura wnoszenia pomników może wymagać uchwalenia tego pomysłu przez lokalną radę miasta.
4. W przypadku obiektu małej architektury sytuacja jest dużo prostsza, ponieważ opiera się tylko i wyłącznie na zgłoszeniu takiego zamiaru organowi administracji architektoniczno-budowlanej. Warto jednak pamiętać, że mogą być również w tym wariancie niezbędne inne pozwolenia, uzgodnienia czy opinie wymagane odrębnymi przepisami prawa.
5. Niezależnie od wybranej drogi potrzebne jest przygotowanie koncepcji pomnika wraz z opisem i projektem.

# MALOWANKI „PO DRODZE”



## Podmioty zaangażowane w proces:

uczniowie / nauczyciele / dyrekcja Szkoły /  
Urząd m.st. Warszawy / Zarząd Dróg Miejskich  
w Warszawie / artysta Robert Czajka /  
spółdzielnia mieszkaniowa RSM Praga

## Koszt projektu:

**ok. 3600 zł**

Malunki „Po Drodze” to interwencja o charakterze artystyczno-infrastrukturalnym, której celem było uatrakcyjnienie drogi dzieci do szkoły za pomocą kolorowych malunków zachęcających do gry i zabawy podczas podróży.

Za pośrednictwem kolorowych grafik dla dzieci przedstawiono proste zadania i gry, które z jednej strony dostarczają rozrywki, z drugiej zaś rozwijają fizycznie i intelektualnie – mają na przykład formę ikonki z punktami do nadeptywania, zbierania i liczenia punktów czy wariacji klasycznej gry w klasy.

Sam pomysł na gry chodnikowe został wypracowany wspólnie z uczniami szkół biorących udział w projekcie CoMobility i stanowi motywację dla dzieci do pokonywania drogi do szkoły na piechotę lub za pomocą pojazdów zaliczanych do mikromobilności. Oprócz malunków na tej trasie znajdują się również pozytywne hasła, takie jak np. „Do twarzy Ci na rowerze”, „Ty też dziś rowerem?”, które jeszcze bardziej wzmacniają przekaz.

Grafiki zostały zaprojektowane przez malarza i ilustratora książek dla dzieci Roberta Czajkę.

To, co jest niezwykle ciekawe z perspektywy wdrażania tej interwencji, to proces. Na samym początku Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie nie wyraził zgody na malowanki z uwagi na przepisy prawa, które zabraniają malowania na chodnikach treści komercyjnych (tak one zostały początkowo zaklasyfikowane). Zespół projektu CoMobility nie chciał rezygnować z tej interwencji, zaczął więc szukać sposobu na realizację tego działania w inny sposób. Okazało się, że na Targówku znaczna część terenów wokół szkoły należy do spółdzielni mieszkaniowej RSM Praga. Zespół postanowił więc namówić spółdzielnię do współpracy, co finalnie przełożyło się na uzyskanie zgody na pomalowanie fragmentów trasy na terenach należących do RSM Praga. Po wdrożeniu malowanek oraz zobaczeniu efektów, Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie zdecydował się wypracować nową procedurę dla podobnych działań w innych miejscach w Warszawie

fot. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie



traktując tego typu działania jako artystyczne. W związku z powyższym została podpisana umowa pomiędzy Zarządem Dróg Miejskich a Fundacją „Na miejscu” na realizację tego typu inicjatyw.

Cała ta sytuacja pokazuje, że upór oraz szukanie alternatywnych rozwiązań może umożliwić realizację mimo problemów formalno-prawnych, a czasem wręcz ma wpływ na zmianę przepisów.



### **MOCNE STRONY:**

- promocja mikromobilności wśród najmłodszych;
- uatrakcyjnienie podróżowania do szkoły;
- proste, replikowalne i skalowalne rozwiązanie;
- niski koszt wdrożenia;
- rozwój kreatywnego myślenia.



### **SŁABE STRONY:**

- złożone wymogi formalno-prawne.



### **BARIERY:**

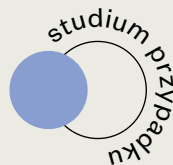
- kluczowa dla realizacji tego typu interwencji w przestrzeni jest struktura własnościowa terenów, które zostaną objęte działaniem; w przypadku przeszkód formalno-prawnych bądź braku woli współpracy ze strony zarządców, będzie bardzo trudno je zrealizować.



## **NA CO WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PRZY REPLIKACJI PROJEKTU W INNYCH MIASTACH?**

1. Pomimo prostoty samego pomysłu, jego realizacja może być utrudniona ze względów formalno-prawnych, gdyż niezbędne jest uzyskanie odpowiednich zgód i zezwoleń związanych z zajęciem pasa drogowego.
2. Wyzwaniem jest to, że niektóre jednostki wydające takie zezwolenia (zarządy dróg) nie rozróżniają działań o charakterze artystycznym od komercyjnych i tego typu akcje mogą klasyfikować jako reklamę.
3. W przypadku doświadczeń w Warszawie udało się wypracować inną ścieżkę formalną i zakwalifikować pomysł jako działania artystyczne. Ta sytuacja potwierdza, jak ważny jest dialog z decydentami.
4. W momencie uzyskania zgody ważne, aby pamiętać o tym, że malowanki powinny być umieszczone w takiej odległości od drogi, by nie budzić obaw o rozpraszanie uwagi kierowców.
5. Dodatkowo warto pamiętać o zastosowaniu takich farb, które będą spełniać określone wytyczne – będą się łatwo zmywać po określonym czasie czy też nie będą stawać się zbyt śliskie po opadach deszczu.

# TRASY PRZYJAZNE MAŁYM KÓŁKOM I MASA KRYTYCZNA



## Podmioty zaangażowane w proces:

uczniowie / nauczyciele/ dyrekcja Szkoły  
Podstawowej nr 34 / Urząd m.st. Warszawy /  
Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie /  
artystka Aga Pietrzykowska / Fundacja  
„Na Miejscu” / Otwarty Warsztat Rowerowy /  
grupa Wentylki

## Koszt projektu:

**ok. 4200 zł**

Pomysł na stworzenie i wyznaczenie przyjaznych tras rowerowych dla dzieci zrodził się podczas spotkania z rodzicami uczniów Szkoły Podstawowej nr 34 im. Stanisława Dubois na Powiślu. W toku rozmów okazało się, że uczniowie tej szkoły bardzo często podróżują do placówki za pomocą rowerów.

Wspólnie zidentyfikowano wyzwania związane z podróżowaniem dzieci. Jednym z problemów były obawy rodziców o bezpieczeństwo z powodu niewystarczającej sieci atrakcyjnych i wygodnych tras rowerowych na Powiślu. Rodzice wskazywali, że na obecnych trasach występuje wiele barier architektonicznych, a oznaczone ścieżki rowerowe, nawet jeśli istnieją w okolicy, nie są przeznaczone dla cyklistów poniżej dziesiątego roku życia.

Odpowiedzią na te wyzwania były warsztaty i próbne przejazdy z edukatorami Otwartego Warsztatu Rowerowego. Osoby doświadczone w organizowaniu działań rowerowych wyznaczyły optymalne trasy wokół szkoły, którymi dzieci i rodzice mogą bezpiecznie i wygodnie jeździć w ramach codziennych dojazdów.

W celu lepszej orientacji w terenie, trasy te zostały oznaczone w przestrzeni przez specjalne grafiki (wykonane za pomocą wlepek oraz spreju kredowego), a w internecie zamieszczono dokładne mapy.

Oznaczenia graficzne pełnią rolę czysto informacyjną, ale wprowadzają dodatkowo elementy grywalizacji, ponieważ przedstawiają zadania sprawnościowe czy hasła wzmacniające, przez co typowy przejazd rowerem zamienia się w przygodę i wyzwanie. W ramach inauguracji nowo wyznaczonych tras zorganizowano „Masę Kótek”, czyli wspólny masowy przejazd uczniów na rowerach i hulajnogach. Z jednej strony po to, by przetestować trasy, z drugiej by

fot. Maciej Eichelberger





zamanifestować fakt, że dzieci w wieku szkolnym potrafią i chcą przemieszczać się do swoich szkół i do domu w sposób ekologiczny i zrównoważony – wystarczy im do tego stworzyć odpowiednie warunki.

Oprócz oznakowania tras przeprowadzono także cykl warsztatów praktycznych dla dzieci poprowadzony przez trenerów z inicjatywy Otwarty Warsztat Rowerowy i grupy Wentylki. Warsztat miał na celu wzmocnienie kompetencji rowerowych młodych cyklistów poprzez ćwiczenia korygujące technikę jazdy oraz naukę bezpiecznego poruszania się po chodnikach czy ścieżkach rowerowych.



### **MOCNE STRONY:**

- promocja mikromobilności wśród najmłodszych;
- uatrakcyjnienie podróżowania do szkoły;
- proste, replikowalne i skalowalne rozwiązanie;
- wzmocnianie kompetencji rowerowych dzieci;
- wyznaczenie przetestowanych bezpiecznych tras rowerowych dla dzieci (wzmocnienie ich bezpieczeństwa podróży);
- możliwość zamanifestowania potrzeb dzieci wśród innych uczestników ruchu w prosty sposób.



### **SŁABE STRONY:**

- ewentualne wymogi formalno-prawne związane z oznaczeniem tras rowerowych.



### **BARIERY:**

- wymagane jest mocne wsparcie ze strony NGO w celu m.in. wyznaczenia tras; ważne, aby pamiętać o tym, że perspektywa, jaką mają na podróżowanie dzieci, jest diametralnie inna niż u osób dorosłych. Dlatego też warto zaangażować do tego procesu ekspertów; w przypadku ich braku trasy mogą zostać wyznaczone w mniej efektywny sposób.



## **NA CO WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PRZY REPLIKACJI PROJEKTU W INNYCH MIASTACH?**

1. W przypadku planowania optymalnych i bezpiecznych tras dla dzieci warto szczegółowo zinventaryzować stan istniejącej infrastruktury rowerowej i dobrze zmapować wszelkie bariery architektoniczne, niebezpieczne punkty oraz przejścia.
2. Warto do tego procesu zaprosić NGO lub grupy nieformalne, kluby kolarskie, które zajmują się tematyką rowerową w danym mieście.
3. Przy wyznaczeniu bezpiecznych ścieżek najlepiej uwzględnić perspektywę dzieci, a nie osoby dorosłej. To co np. dla trzydziestolatka będzie łatwe do pokonania, dla ośmiolatka może być barierą nie do przebycia.
4. Poprzez to działanie warto również zachęcać rodziców do codziennych wspólnych przejazdów na rowerze z dziećmi, promując przy tym ekologiczne środki transportu i zmieniając zachowania transportowe.

Podmioty zaangażowane w proces:

uczniowie / Fundacja „Na miejscu” / artystka  
Jaśmina Wójcik / „Gazeta Dzieci”

Koszt projektu:

**ok. 5000 zł**

„Gazeta Dzieci” to przestrzeń dla najmłodszych do podzielenia lub pochwalenia się swoimi przemyśleniami, pomysłami, ale również miejsce na poruszanie ważnych tematów czy problemów z perspektywy dzieci. Jest to pomysł Jaśminy Wójcik i jej młodej redakcji zainspirowany gazetą stworzoną przez Janusza Korczaka – „Mały Przegląd”. Dzieci tworzą treści, pomysły, rysunki, komiksy, które potem zostają opublikowane.

Gazeta wychodzi cyklicznie, a poszczególne numery są poświęcone różnym zagadnieniom, co więcej, gazeta jest wydawana w różnych miejscach w Polsce – w Warszawie, Choroszczy, Krynkach czy Białymstoku.

Wchodząc we współpracę z artystką Jaśminą Wójcik i szkołą biorącą udział w Laboratorium Miejskim powstał numer gazety poświęcony mobilności i ekologii.



## **MOCNE STRONY:**

- aktywizacja dzieci przez stworzenie im przestrzeni do wypowiedzenia się;
- twórczy charakter procesu;

- możliwość zaprezentowania narracji dzieci na temat życia społecznego (z perspektywy sukcesów, ale również problemów);
- możliwość tworzenia materiałów dla dzieci przez dzieci;
- nabywanie praktycznych umiejętności – szlifowanie warsztatu dziennikarskiego przez najmłodszych.



### **SŁABE STRONY:**

- wymaga systematycznej pracy, co w przypadku dzieci może być trudne do utrzymania w dłuższej perspektywie czasu;
- projekt wymaga redaktora naczelnego (osoby dorosłej), który podejdzie z dużym zaangażowaniem do tego tematu, będąc drogowskazem dla dzieci, wsparciem a nie cenzorem.



### **BARIERY:**

- projekt opiera się przede wszystkim na zaangażowaniu, kreatywności oraz systematycznej pracy dzieci, dlatego w przypadku braku podtrzymania zainteresowania tematem oraz odpowiedniego wsparcia najmłodszy mogą poczuć znudzenie;
- konieczność otwartości dorosłych na język, perspektywę i pomysły dzieci – wdrożenie zasady, że nie cenzurujemy, nie poprawiamy, dajemy dzieciom zrobić to po swojemu.



fol. Magdalena Kubecka



## **NA CO WARTO ZWRÓCIĆ UWAGĘ PRZY REPLIKACJI PROJEKTU W INNYCH MIASTACH?**

1. W przypadku chęci podjęcia podobnego działania wspólnie z dziećmi, warto określić częstotliwość wydawania gazety (a może będzie to jednorazowa publikacja), typ treści i tematykę, odbiorców (dzieci starsze/młodsze) oraz formy jej wydawania (tradycyjna, internetowa).
2. Warto również dokonać podziału wśród dzieci na grupy i przypisać im zadania i odpowiedzialności (np. fotoreporterzy, dziennikarze, graficy, osoby odpowiadające za wymyślanie tematów, zbieranie informacji). Żeby każdy mógł się zapoznać z poszczególnymi rolami, warto pomyśleć o rotacji co jakiś czas.
3. Dobrze jest wybrać redaktora naczelnego: może być to dziecko lub osoba dorosła, ktoś, kto z jednej strony będzie wspierał pozostałe dzieci, z drugiej zaś będzie dbał o odpowiedni poziom profesjonalizmu gazety.
4. Warto rozważyć promowanie gazety nie tylko w ramach lokalnej społeczności dzieci, ale również szerzej – np. wykorzystanie Facebooka spowoduje nie tylko większe zainteresowanie, ale również zadziała motywująco na młodych reporterów.

ROZDZIAŁ 5

# EWALUACJA



## 5.1 EWALUACJA INICJATYWY LABORATORIÓW MIEJSKICH

Prezentując kokreację jako najbardziej dojrzałą formę partycypacji społecznej, chcielibyśmy również przedstawić Państwu wyniki ewaluacji inicjatywy Laboratoriów Miejskich przy projekcie CoMobility. W ten sposób, po pierwsze, przeprowadzimy Państwa przez ten proces, dostarczając niezbędnej wiedzy i przygotowując do ewentualnego powielenia go w innych działaniach. Po drugie, chcielibyśmy podzielić się wnioskami na temat tego, co w ramach projektu zostało zrealizowane bardzo dobrze, a co z naszego punktu widzenia wymaga poprawy i ulepszenia.

W celu przeprowadzenia jak najbardziej dokładnej analizy, zachowania transparentności, ale także poznania różnych punktów widzenia postanowiliśmy, że ewaluacja inicjatywy Laboratoriów Miejskich będzie opierała się na dwóch głównych źródłach, a ocena zostanie dokonana na podstawie zarówno obserwacji wewnętrznych, jak i zewnętrznych.

## 5.2 EWALUACJA WEWNĘTRZNA – RAPORT FIRMY BADANIA I DZIAŁANIA

Przedmiotem ewaluacji wykonanej przez Badania i Działania Sp. z o.o. był proces pracy z uczniami i uczennicami w szkołach w ramach działań realizowanych w Laboratoriach Miejskich. Badania zostały przeprowadzone w okresie od października 2021 do stycznia



2023 roku. Głównym ich założeniem była przede wszystkim ocena jakości samego procesu realizacji działań w celu zidentyfikowania sprawdzonych rozwiązań (*success stories*), które warto dalej rozwijać i wspierać oraz promować i upowszechniać. Natomiast drugim elementem oceny było zidentyfikowanie wyzwań dla realizacji tego typu działań (*lessons learned*) i zdiagnozowanie słabych stron. Ewaluację przeprowadziły Magdalena Tędziągolska i Anna Biernat.

W porozumieniu z zespołem prowadzących Laboratoria Miejskie wypracowały następujące kryteria oceny:

- kryterium skuteczności – w odniesieniu do wdrażania modelu pracy w ramach Laboratoriów Miejskich;
- kryterium adekwatności – w odniesieniu do prowadzonych działań do potrzeb adresatów i adresatek projektu;
- kryterium replikowalności – w odniesieniu do aplikowalności wypracowanych rozwiązań w innych podobnych działaniach.

Zespół, przystępując do badania ewaluacyjnego, zastosował następujące metody: przeprowadzenie obserwacji zajęć z dziećmi, realizację wywiadów indywidualnych (IDI) z nauczycielami zaangażowanymi w proces Laboratoriów Miejskich oraz poprowadzenie gry ewaluacyjnej „Ratownicy Miasta” dla wszystkich uczniów, nauczycieli i wybranych rodziców biorących udział w Laboratoriach Miejskich.

Bazując na tych metodach, autorzy raportu wskazali mocne strony procesu oraz trudności i wyzwania, które zaprezentowano poniżej.

## MOCNE STRONY PROCESU LABORATORIÓW MIEJSKICH

1. **Profesjonalnie przygotowany, przemyślany program wraz z atrakcyjnymi materiałami**, dzięki czemu dzieci oraz nauczyciele dużo łatwiej angażowali się w proces i chętniej partycypowali w działaniach.
2. **Warsztaty były prowadzone przez doświadczone trenerki i edukatorki**. Zaproszenie do procesu osób doświadczonych w pracy z dziećmi spowodowało większą profesjonalizację zajęć oraz lepsze przyswajanie materiału przez uczniów i uczennice.
3. **Nauka przez doświadczenie**. Zajęcia prowadzone w ramach Laboratoriów Miejskich (w salach lekcyjnych i na terenie wokół budynku szkoły) miały bardzo praktyczny charakter. Podczas nich dzieci stawały się aktywnymi twórcami/badaczami oraz mogły prezentować swoje pomysły.
4. **Dynamika zajęć**. W ramach Laboratoriów Miejskich wykorzystano różnego typu zajęcia o zróżnicowanej formie – np. odgrywanie scenek, prototypowanie w grupach, akcje czy prace manualne. Dzięki temu dzieci nie były znudzone materiałem i chętnie uczestniczyły w aktywnościach.
5. **Wspieranie bez wyręczania dzieci przez edukatorki**. Warsztaty były prowadzone w taki sposób, aby jak największa część pracy dzieci była samodzielna. Edukatorki moderowały zajęcia, zadając pytania problemowe i zachęcając do poszukiwania rozwiązań. Dzięki temu pomysły wypracowane przez dzieci są w pełni autorskie, i oferują dorosłym zupełnie nową perspektywę.

6. **Możliwość poszerzenia kompetencji nauczycieli.** Uczestnictwo w Laboratoriach Miejskich było dobrą okazją do podparcia dobrych praktyk w zakresie pracy z dziećmi w nieco mniej szablonowej formie, dzięki czemu nauczyciele otrzymali wiedzę oraz narzędzia na przyszłość.
7. **Osadzenie działań w środowisku lokalnym.** Osadzenie tematyki warsztatów w środowisku lokalnym pozwoliło na zdiagnozowanie i poszukanie rozwiązań dla tematów obecnych w codziennym życiu uczniów, nauczycieli i rodziców. Przełożyło się to na większe zaangażowanie oraz utożsamianie się z projektem.
8. **Namacalne efekty w postaci interwencji.** W ramach Laboratoriów Miejskich zostały wypracowane gotowe rozwiązania, które doprowadziły w większości przypadków do wdrożenia zmian w fizycznym otoczeniu szkoły

Ewaluacja przeprowadzona przez firmę Badania i Działania skupiała się przede wszystkim na ocenie procesu. Jest to niezwykle istotne w kontekście replikowania takich działań w innych miastach, ponieważ wdrożenia, pomimo że charakteryzują się możliwością ich wykorzystania w innych miejscach, są jednak trochę uzależnione od lokalnych warunków, a także woli i chęci do zmian.

To, co się powtarza i co mocno wybrzmiało w badaniu, dotyczy aspektu nauki. Zaplanowany przez konsorcjum CoMobility proces charakteryzuje się uczeniem przez doświadczenie, wykorzystywaniem nieszablonowych metod oraz wspieraniem na każdym kroku (a nie wyręczaniem). Te mocne strony znajdują również swoje potwierdzenie w ramach wywiadów indywidualnych przeprowadzonych z nauczycielami, którzy byli zaangażowani w proces.

Jak w każdym procesie, również w tym pojawiły się pewne trudności i wyzwania. Zespół reprezentujący firmę Badania i Działania zidentyfikował następujące problemy.

## TRUDNOŚCI, PROBLEMY I WYZWANIA PROCESU LABORATORIÓW MIEJSKICH

1. **Duża liczba uczestników (dzieci), dużo zadań oraz ograniczony czas.** Rozbudowany proces nie zawsze umożliwił zaprezentowanie pomysłów czy efektów pracy wszystkich uczestników. Dodatkowo duża liczba zaangażowanych dzieci spowodowała, że czasami ciężko było utrzymać odpowiedni poziom ich skupienia np. podczas indywidualnych prezentacji.
2. **Zbyt długie (z perspektywy dzieci) części prezentacyjne.** Zdaniem dzieci, które uczestniczyły w warsztatach, niektóre z prezentacji przygotowanych przez edukatorki mimo interesującego materiału były za długie. Dzieci w ramach badań oceniły, że etap związany z prezentacjami był mniej ciekawy niż ten związany z prototypowaniem czy aktywnościami w terenie.
3. **Nie wszystkie instrukcje do zadań przekazywane przez edukatorki były dla dzieci zrozumiałe.**
4. **Rola nauczycielek w procesie nie zawsze była jasno zdefiniowana. Zdarzało się też, że nauczycielki przyjmowały rolę niepożądaną z punktu widzenia procesu.** Nauczycielki z jednej strony pozytywnie motywowały swoich uczniów do tworzenia pomysłów, z drugiej strony nieświadomie nakierowały dzieci na swoje własne pomysły, stopując przy tym ich kreatywność.

5. **Rodzice mogli nie mieć jasności co do celów i możliwości interwencji w projekcie.** Tematyka projektu i jego osadzenie w lokalności stawały się obietnicą załatwienia ważnych dla rodziców spraw lokalnych, rozbudzały oczekiwania, ale również rodziły ryzyko formułowania przez rodziców listy życzeń niemożliwych do spełnienia.
  
6. **Spotkania z udziałem dzieci i rodziców były wyzwaniem organizacyjnym.** Liczba zadań, realizacja zaplanowanych celów spotkania ze względu na dużą liczebność grupy, różne oczekiwania dzieci i dorosłych spowodowały, że zarządzanie procesem było bardzo trudne i stanowiło duże wyzwanie (zwłaszcza, że spora część aktywności działa się w okresie pandemii COVID-19).

Podobnie jak w przypadku mocnych stron procesu, również wszelkie trudności i problemy znalazły swoje potwierdzenie w wywiadach indywidualnych z dziećmi i nauczycielkami czy też rodzicami.

Autorki raportu ewaluacyjnego dodatkowo skupiły się na zbadaniu motywacji do uczestnictwa w projekcie dzieci, nauczycieli i rodziców, ale także zdiagnozowały wyzwania zgłaszane przez każdą z tych grup. Na podstawie indywidualnych wywiadów z nauczycielami wskazano na następujące pozytywne czynniki:

- atrakcyjna dla dzieci forma i tematyka;
- konkretny oraz atrakcyjny pomysł na zagospodarowanie zajęć;
- poczucie, że głos dzieci się liczy w ważnym projekcie, dla ważnych spraw;
- realizacja w ramach projektu wielu zagadnień z podstawy

programowej oraz wyjście poza podstawę programową, przez co klasy biorące udział w działaniach wyróżniały się na tle innych;

- zgodność z wartościami oraz wiara w moc pracy projektowej – nauka przez doświadczenie, prestiż projektu oraz możliwość współpracy z renomowanymi uczelniami wyższymi, instytucjami.

Jeśli natomiast chodzi o wyzwania związane z projektem, które artykułowali nauczyciele w wywiadach, to najczęściej dotyczyły one:

- obaw związanych z terminowością realizacji założonego materiału i czy nie będzie on miał wpływu na realizację podstawy programowej;
- sprostania wymaganiom postawionym przez projekt;
- koordynacji badania sondażowego wśród rodziców; utrudnionej komunikacji, ze względu na mnogość osób zaangażowanych w projekt.

Analizując odpowiedzi nauczycieli, możemy sformułować bardzo ciekawe wnioski. Jeśli chodzi o motywację nauczycieli do udziału projekcie, duża część odpowiedzi była udzielana z perspektywy dobra uczniów. Nauczyciele niezbyt często w swoich wypowiedziach mówili o swoich osobistych motywacjach. Oznacza to, że w tym przypadku większe przełożenie miała troska o dzieci niż osobiste aspiracje. Natomiast wyzwania nauczyciele artykułowali w zgoła odmienny sposób. W ich odpowiedziach przewagę miały osobiste uwarunkowania – nauczyciele nie mówili o tym *Czy dzieci poradzą sobie z materiałem?* lecz *Czy oni sami są w stanie to zrobić?*

Zespół ewalatorek przeprowadził również analogiczne wywiady z rodzicami, którzy aktywnie partycypowali w procesie

Laboratoriów Miejskich. W kontekście motywacji rodziców do uczestnictwa w projekcie najczęściej pojawiały się następujące aspekty:

- możliwość wprowadzenia zmiany w okolicy, wpływ na nią – poprawa bezpieczeństwa i jakości życia (oczekiwanie konkretnej zmiany);
- chęć lepszego poznania inicjatywy, w której z zaangażowaniem uczestniczy ich dziecko;
- chęć spędzenia czasu z dzieckiem, okazja do budowania relacji;
- potrzeba przekazania dziecku ważnych wartości;
- zdobycie wiedzy;
- poznanie możliwości działania na rzecz zmian w okolicy;
- chęć poznania sposobów funkcjonowania, stylu życia innych rodzin.

To, co jednak różniło rodziców od nauczycieli w kontekście motywacji do uczestnictwa w projekcie, to fakt, że rodzice częściej argumentowali uczestnictwo chęcią poszerzenia swoich kompetencji. Mimo że również padały odpowiedzi z perspektywy dobra ich pociech, to jednak rodzice znacznie częściej niż nauczyciele wskazywali, że motywuje ich chęć wprowadzenia realnej zmiany czy możliwość działania społecznego w skali lokalnej.

Zadaniem autorek, które przygotowały raport „Ewaluacja projektu CoMobility”, było również ocenienie rezultatów wypracowanych/osiągniętych w ramach procesu Laboratoriów Miejskich.

Rezultaty pogrupowano w trzy główne obszary:

- obszar wiedzy – czyli poszerzenie wiedzy dzieci i ich rodziców na temat zrównoważonej mobilności, ochrony środowiska i bezpieczeństwa;

- obszar kompetencji i umiejętności – czyli zdobywanie przez dzieci umiejętności związanych z bezpiecznym poruszaniem się po mieście, obserwacją pogody, prowadzeniem doświadczeń, pomiarów; oceniano również kreatywność i krytyczne myślenie uczniów;
- obszar postaw – czyli kształtowanie poglądów dzieci na tematy związane ze zrównoważoną mobilnością.



**Tabela 1**  
**Ocena rezultatów procesu**  
**Laboratoriów Miejskich**

POSTAWY	KOMPETENCJE I UMIEJĘTNOŚCI	WIEDZA	OBSZAR REZULTAT	ZAKŁADANY REZULTAT	OPIS WSKAZNIKI	CZY OSIĄGNIĘTO	CO W PROJEKcie POMOGŁO OSIĄGNĄĆ REZULTAT	NA CO ZWIĘZIŁO UWAGĘ
<p>ukształtowanie poglądów dzieci na tematy związane ze zrównoważoną mobilnością</p>	<p>zdobyć umiejętności zintegrowanych z bezpiecznym poruszaniem się po mieście, obserwacją pogody, prowadzeniem doświadczeń, pomiarów oraz nabyć innych umiejętności miękkich</p>	<p>zdobycie nowej wiedzy przez dzieci w zakresie ekologii, bezpieczeństwa, zdrowego stylu życia</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• poznanie wielu wskaźników zanieczyszczenia</li> <li>• nabyć wiedzy na temat tego, z czego składa się miasto i dlaczego istotne jest dbanie o ekologię</li> <li>• poznanie metod na ograniczenie smogu</li> <li>• wiedza na temat niebezpiecznych miejsc w mieście</li> </ul>	<p>✓</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• użycie przez doświadczenie</li> <li>• uczenie przez zabawę</li> <li>• powtarzanie ważnych wątków</li> <li>• praca w grupach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• metody poznawcze nie powinny być zbyt długie</li> <li>• nie należy tworzyć skomplikowanych instrukcji do zadań</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• dzieci potrafią wskazać logiczne argumenty za dojeżdżaniem do szkoły ekologicznymi środkami transportu, by przekonać rodziców i inne dzieci</li> <li>• dzieci mają zdanie na temat ekologii, wyzszości jednego środka transportu nad innymi i potrafią je uzasadnić</li> <li>• dzieci wprost deklarują, że mogą zmniejszyć swoją emisję dwutlenku węgla, wybierając szlaki i drogi do szkoły</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nabyć umiejętności pracy w grupach</li> <li>• nabyć umiejętności pracy w metodyce</li> <li>• myślenia, projektywnego nabyć praktycznych umiejętności związanych z bezpieczeństwem podróży</li> <li>• rozwój kreatywności i krytycznego myślenia</li> </ul>	<p>✓</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• konsekwentna praca edukatorów z pytaniami w trakcie zajęć (pytania problemowe, otwierające)</li> <li>• doświadczenie efektów konkretnych działań (np. pomiar, eksperymenty, obserwacje)</li> <li>• dawanie przestrzeni do podejmowania małych decyzji na zajęciach</li> <li>• przypominanie o konkretnym rezultacie – interwencji do zrobienia</li> <li>• realizacja interwencji – zaangażowanie w przygotowanie interwencji</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• być skomplikowana forma przedstawiania poszczególnych tematów warsztatów</li> <li>• brak czasu/przestrzeni na głos każdego ucznia</li> <li>• aby podstawił zakorzenili się w codziennym życiu dzieci muszą być one kontynuowane razem z rodzicami – czasem może być trudno przebić się z nowymi praktykami, np. innymi sposobem dojeżdżać do szkoły</li> </ul>			

Źródło: M. Tędziągowska, A. Biernat, *Ewaluacja projektu COMOBILITY – Raport, Badania i Działania*, Warszawa 2023

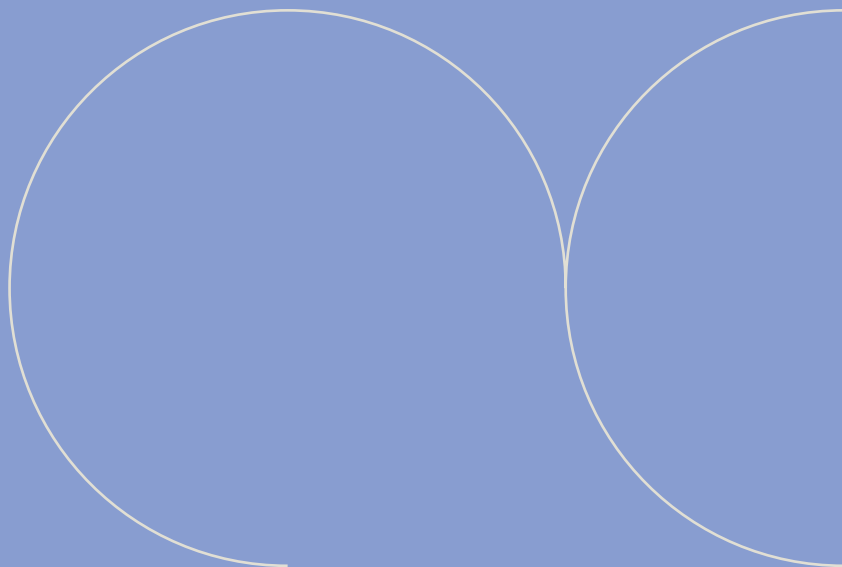
Autorki raportu na podstawie przeprowadzonych badań zdefiniowały również pytania problemowe dotyczące samego procesu, które są warte rozważenia w kontekście jego ewentualnego powtórzenia:

1. Co można zrobić, by dać przestrzeń wszystkim dzieciom na wypowiedzenie się, tak żeby reszta grupy była zainteresowana?
2. Co można zrobić, by nauczyciele byli obecni w tym procesie w sposób jak najbardziej wspierający kreatywność i podmiotowość dzieci?
3. Co mogłoby pomóc w zapewnieniu dzieciom maksymalnej przestrzeni na kreatywność i sprawczość w czasie, który jest do dyspozycji na zajęciach/w projekcie?
4. Jak zorganizować wspólną pracę dzieci z rodzicami, tak aby uniknąć chaosu i dać poczucie komfortu pracy wszystkim stronom?
5. Co robić, gdy główna interwencja się nie uda?
6. W jaki sposób można sprawić, by nauczyciele korzystali z metodyki projektu CoMobility w swojej pracy?
7. Jak komunikować ofertę CoMobility dyrektorom, nauczycielom? Na co stawiać w przekazie? Jakie korzyści pokazywać?
8. W jaki sposób wspierać kształtowanie u uczestników postaw zgodnych z ideą zrównoważonej mobilności?
9. W co można wyposażać dzieci, by pomagać im zmieniać / kształtować rodzinną rzeczywistość?

Mimo, że pytania te nie znalazły odpowiedzi w opracowanym raporcie, na potrzeby niniejszego podręcznika postanowiliśmy zainspirować się nimi i przygotować kilka uniwersalnych wytycznych, o których warto pamiętać przy replikacji tego procesu w innych miastach, placówkach, podmiotach (niezależnie od tematyki, liczby zaangażowanych podmiotów czy charakteru ich działania). Wytyczne znajdują Państwo w ostatnim rozdziale podręcznika.

ROZDZIAŁ 6

# WNIOSKI



## 6.1 UWAGI KOŃCOWE – WYTYCZNE DO REPLIKACJI PROCESU KOKREACJI

Po przedstawieniu specyfiki działań realizowanych zgodnie z założeniami kokreacji i wykorzystaniem elementów nauki obywatelskiej chcielibyśmy podzielić się dodatkowymi spostrzeżeniami, które poczyniliśmy w trakcie działań projektu CoMobility. Doświadczenia te, jak większość zaprezentowanych przez nas treści, mają charakter uniwersalny i mogą stanowić dla Państwa drogowskaz przy planowaniu podobnych procesów, które wykorzystują w dużym stopniu zaangażowanie społeczne.

Naszym zdaniem ważne jest, aby podmioty (jednostki samorządu terytorialnego czy też ich jednostki organizacyjne, a także NGO i PES), które chciałyby wykorzystać w swoich działaniach proces kokreacji w celu rozwiązywania lokalnych problemów, w momencie projektowania działań zwróciły szczególną uwagę na:

- W przypadku chęci stworzenia podobnego procesu do Laboratoriów Miejskich skierowanego do dzieci i młodzieży, warto zastanowić się nad zatrudnieniem doświadczonych edukatorów bądź edukatorek spoza szkoły. Pomimo faktu, że nauczycielki mają ogromne doświadczenie w pracy z dziećmi, pojawienie się nowej osoby może spowodować impuls kreatywności wśród dzieci, a zarazem zrodzić większą chęć pokazania się ze swoimi pomysłami itd. W przypadku prowadzenia warsztatów skierowanych do osób dorosłych lub młodzieży ciekawym pomysłem wydają się zaangażowanie facylitatora, który pokieruje pracą w grupie, usprawni komunikację pomiędzy członkami, a także będzie wsparciem w koordynacji całego działania.

- Warto pamiętać o przygotowaniu dobrej bazy materiałów (np. dokumenty źródłowe, karty pracy itp.), które będą stanowiły pomoc dla uczestników procesu od samego początku prac. Jeśli jednak proces wymaga przeprowadzenia samodzielnej diagnozy – np. w wyniku pojawienia się nowych wątków, zdarzeń itp. – warto zadbać o stworzenie czegoś na zasadzie repozytorium, tak aby uczestnicy mieli możliwość powrotu do dokumentów/materiałów w każdej chwili i by ułatwić im pracę nad rozwiązaniami.
- Warto zadbać o odpowiedni poziom komunikacji pomiędzy liderem projektu a pozostałymi uczestnikami. Komunikacja ta nie może ograniczać się tylko i wyłącznie do komunikowania „co?“, „gdzie?“ i „kiedy?“. Pamiętajmy, że niezależnie od stopnia szczegółowości procesu i jego rozłożenia w czasie, uczestnicy często traktują partycypowanie w nim jako coś dodatkowego. Dlatego też w procesie komunikacyjnym ważne jest, aby na każdym etapie dbać o sprawny przepływ informacji o tym, co do tej pory zostało robione, co jest zaplanowane, w jaki sposób będą przebiegać dalsze prace oraz jakie efekty na ten moment udało się osiągnąć.
- Proces kokreacji charakteryzuje się uwzględnieniem głosu wszystkich uczestników. Na etapie procesu projektowania, kluczowe jest zatem aby zadbać o przestrzeń do swobodnej wypowiedzi i zaprezentowania swoich pomysłów, prototypów.
- Warto pamiętać o tym, że w momencie zaangażowania facyliatorów / edukatorów istotne jest jasne określenie ich roli jako osób wspierających uczestników, a nie wyręczających ich lub narzucających im własne rozwiązania.

- Warto pamiętać o tym, żeby przygotować scenariusze alternatywne w przypadku, gdyby z różnych przyczyn nie udało się wdrożyć zaplanowanych działań wypracowanych w ramach kokreacji. Z naszych doświadczeń wynika, że nie ma nic gorszego niż wygaszenie wysoko postawionych oczekiwań na zakończenie procesu z przyczyn niezależnych, szczególnie jeśli chodzi o poczucie sprawczości i motywację dzieci. W związku z tym, na początku projektowania procesu warto pomyśleć o alternatywach „na wypadek, gdy”.
- Aby zapewnić pewną trwałość tego procesu i móc wykorzystywać go również w innych działaniach, warto pomyśleć o przygotowaniu dokładnej dokumentacji z jego przebiegu w postaci scenariuszy warsztatów, kart pracy. Taki materiał pozwoli na zainspirowanie się innych osób lub przypomnienie sobie procesu po czasie.
- Budowanie społecznej wspólnoty wokół działań jest bardzo ważne, dlatego zachęcamy do wychodzenia z pomysłami na zmianę lokalnej przestrzeni przez kokreację do szerokiego grona interesariuszy. Spowoduje to, że uzyskane efekty będą żyły jeszcze długo po zakończeniu procesu i być może będą przyczynkiem do uruchomienia kolejnych inicjatyw.

Mamy nadzieję, że nasze obserwacje będą dla Państwa użyteczne choćby w części i spowodują, że kokreacja gości w Państwa działaniach szerzej i na długo.

# ZAKOŃCZENIE

Niniejszy przewodnik stanowi kompendium wiedzy na temat wykorzystania elementów kokreacji w rozwiązywaniu problemów na szczeblu lokalnym. Opierając się na własnych doświadczeniach nabytych w toku realizacji projektu CoMobility, zaprezentowaliśmy niezbędne informacje oraz narzędzia do projektowania procesu angażowania obywateli w działania społeczne, wykorzystując elementy kokreacji czy też nauki obywatelskiej.

Przedstawione przez nas wytyczne i porady mają charakter uniwersalny i z powodzeniem mogą być replikowane w dowolnym samorządzie niezależnie od skali, złożoności problemu czy też celów, które zostały zaplanowane do osiągnięcia.

W ramach przewodnika zaprezentowaliśmy również udane interwencje lokalne mające na celu zbudowanie bezpieczeństwa podróży dzieci i poprawę jakości środowiska w otoczeniu szkolnym. Wszystkie te interwencje również były tworzone zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego, dlatego też z powodzeniem można je adaptować w szerokim zakresie bez potrzeby specjalistycznego dostosowywania terenu, infrastruktury itd.

Jako zespół projektu CoMobility mamy nadzieję, że niniejszy przewodnik pozwolił Państwu na lepsze zrozumienie wykorzystania procesu kokreacji w działaniach społecznych oraz będzie stanowił źródło inspiracji do wdrażania podobnych inicjatyw w Państwa lokalnych środowiskach.

Zespół projektu CoMobility

# BIBLIOGRAFIA

## POZYCJE KSIĄŻKOWE:

- 1 Bluj A., Jagaciak M., Perchuć-Żółtowska M., Pliszczyńska K., *ABC partycypacji obywatelskiej – poradnik dla organizatorów procesów partycypacyjnych*, Pracownia Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia”, Warszawa, 2018.
- 2 Irwin A., Horst M., *Engaging in a decentered world: overflows, ambiguities and the governance of climate change, Remaking Participation*, Routledge, Abingdon-on-Thames, 2016.
- 3 Liebel M., *A Will of Their Own: Cross-Cultural Perspectives on Working Children*, Zed Books, Londyn, 2004.

## ARTYKUŁY W CZASOPISMACH NAUKOWYCH I ROZDZIAŁY Z PRAC ZBIOROWYCH

- 1 Arnstein S.R., *A Ladder Of Citizen Participation*, „Journal of the American Institute of Planners” 1969, vol. 35.
- 2 Bonney R., Cooper B.C., Dickinson J., Kelling S., Phillips T., Rosenberg V.K., Shrik J., *Citizen Science: A Developing Tool for Expanding Science Knowledge and Scientific Literacy*, „Bio-Science” 2009, vol. 59, nr 11.
- 3 Foth M., *Participation, Co-Creation, and Public Space*, „The Journal of Public Space” 2017, vol. 2, nr 4.
- 4 Grodzińska-Jurczak M., *Nauka obywatelska – zmiana paradygmatu nauki czy jedynie pomocnicza procedura badawcza?*



- „Trzeci Sektor” 2019, nr 47.
- 5 Haklay M., *Citizen Science and Volunteered Geographic Information – overview and typology of participation*, w: *Crowdsourcing Geographic Knowledge: Volunteered Geographic Information (VGI) in Theory and Practice*, Berlin, 2013.
  - 6 Laurisz N., *W kierunku komercjalizacji działalności społecznej – różnicowanie sposobu prowadzenia działalności przez podmioty ekonomii społecznej*, „Przedsiębiorczość – Edukacja” 2020, t. 16, nr 2.
  - 7 Leszczyńska M., Łopaciński K., *Współdzielenie i kokreacja jako przejawy nowych trendów w ekonomii*, „Informatyka Ekonomiczna” 2017, nr 2 (44).
  - 8 Miś Ł., Ornacka K., *Podmiotowość dziecka w rodzinie i sferze publicznej*, „Problemy Polityki Społecznej” 2015, vol. 28.
  - 9 Puerari E., De Koning C.J.I., Von Wirth T., Karre M.P., Mulder J.I., Loorbach A.D., *Co-Creation Dynamics in Urban Living Labs*, „Sustainability” 2018, vol. 10, nr 6.
  - 10 Ramaswamy V., Ozcan K., *The co-creation paradigm*, Stanford University Press, Stanford, 2014, <https://doi.org/10.1108/SD-10-2014-0141>.

#### RAPORTY:

- 1 *European Environment Agency, Biodiversity Monitoring in Europe – The Value of Citizen Science*, Copenhagen, 2013.
- 2 Tędziągolska M., Biernat A., *Ewaluacja projektu COMOBILITY – Raport, Badania i Działania*, Warszawa, 2023.

## SPIS TABEL:

- 1 Ocena rezultatów procesu Laboratoriów Miejskich

## SPIS RYCIN:

- 1 Ewolucja relacji w pomiędzy władzą administracyjną a obywatelami
- 2 Poziom zaangażowania obywateli w procesie nauki społecznej
- 3 Model zaangażowania poszczególnych podmiotów w ramach Laboratoriów Miejskich



## SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

- 1 Scenariusze zajęć:  
[https://comobility.edu.pl/publications/  
laboratoria-miejskie-1-scenariusze-zajec/](https://comobility.edu.pl/publications/laboratoria-miejskie-1-scenariusze-zajec/)
- 2 Materiały dodatkowe:  
[https://comobility.edu.pl/publications/  
laboratoria-miejskie-2-materialy-dodatkowe/](https://comobility.edu.pl/publications/laboratoria-miejskie-2-materialy-dodatkowe/)

# INFORMACJE O PROJEKCIE

Projekt CoMobility uzyskał finansowanie ze środków pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii w ramach EEA Grants. Operatorem projektu było Narodowe Centrum Badań i Rozwoju w Polsce (NCBR). Projekt był współfinansowany w 15% z polskich środków budżetowych. Partnerami projektu byli:

NR	NAZWA	KRAJ
1	Uniwersytet Warszawski	Polska
2	Szkoła Główna Handlowa w Warszawie	Polska
3	Politechnika Warszawska	Polska
4	Norweski Instytut Badań nad Powietrzem	Norwegia
5	Fundacja „Na miejscu”	Polska
6	Fundacja Fridtjofa Nansena	Norwegia
7	Gmina Lublin	Polska

Strona internetowa projektu:

[www.comobility.edu.pl](http://www.comobility.edu.pl)

Materiały na YT:

[www.youtube.com/@comobility7943](https://www.youtube.com/@comobility7943)

# ZESPÓŁ AUTORSKI

## Autorzy

Szymon Horosiewicz – Urząd Miasta Lublin

Magdalena Kubecka – Fundacja „Na miejscu”

Anna Nicińska – Uniwersytet Warszawski

## Redakcja językowa

Grzegorz Kula – Uniwersytet Warszawski

Robert Żyśko – Urząd Miasta Lublin

## Korekta

Iga Kruk-Żurawska

## Skład i opracowanie graficzne

Katia Pomorova

## Fotografie

Maciej Eichelberger, Maciej Gregorczyk, Magdalena Kubecka,

Mirosław Kaźmierczak, Wiktoria Mockallo-Tenderenda

Wydawca      Urząd Miasta Lublin  
Druk            REMI, 43-382 Bielsko-Biała, ul. Strażacka 35

ISBN            978-83-67655-10-1

LUBLIN, 2024

CoMobility to transdyscyplinarny międzynarodowy projekt badawczy, w którym analizowaliśmy zachowania i postawy związane z mobilnością, w szczególności usługi będące alternatywą dla prywatnych samochodów. W procesie współtworzenia zidentyfikowaliśmy bariery i szanse w upowszechnianiu różnych sposobów przemieszczania się, a także znaleźliśmy działania, które ułatwiają trwałą zmianę przyzwyczajeń dotyczących sposobów korzystania ze środków transportu. Wraz ze społecznościami lokalnymi, przedsiębiorcami i urzędnikami współtworzyliśmy rozwiązania neutralne dla klimatu, a naszymi warszawskimi doświadczeniami i wynikami badań dzielimy się z samorządami i innymi miastami w Polsce i Europie. Efektem projektu jest zestaw metod współtworzenia nowych rozwiązań transportowych i narzędzi do oceny ich wpływu na jakość powietrza.

