



Как градовете могат да се ангажират с гражданите чрез използване на социални медии, картографиране и приложения за събиране на данни с цел подобряване на процесите на проектиране, планиране и прилагане на мерки за управление на мобилността в рамките на Плановите за устойчива градска мобилност.

Описание на проблема

По-рано събирахме данни за пътуванията, както и мненията на хората за различни възможности за пътуване, въпреки трудоемкото попълване на формуляри и въпросници. Напредъкът в технологиите - особено в технологиите за мобилни телефони - предефинира начина, по който събираме и картографираме информацията през последните години. Сега можем да получим по-бързи и много по-практични „реални“ данни чрез телефонни приложения. Такива приложения ни помагат да управляваме и записваме как живеем живота си, да наблюдаваме това, което ядем, работното и свободното време, сметките за домакинствата, потреблението на енергия, броя на калориите, рутинните упражнения и други подобни неща. Въпреки това, за събирането на каквито и да е данни, акцентът трябва да бъде поставен върху качеството на това, което се събира и как се използва. Това е особено уместно (и всъщност решаващо!) при обосноваването и подпомагането на инвестициите в мерки, свързани с разработването на План за устойчива градска мобилност (както в етапите на планиране, така и при изпълнението), където има ясна нужда от качествени данни. Събирането на данни за мобилността може да бъде ефективно осъществено чрез няколко различни метода, като много от тях все по-често се предлагат чрез мобилни телефони (свързани с интернет сайтове, които извличат информация от широк кръг и брой потребители на приложения). За услуги за мобилност, ние можем

да намерим приложения, които включват мили и скорост, пешеходни маршрути, места за паркиране на автомобили, схеми за споделяне на автомобили и велосипеди, ползване на обществения транспорт, електронни билети и др.

В допълнение към тези приложения, можем да използваме картографиране за планиране на пътуването, за да определим най-добрия / най-бърз / най-практичен метод за пътуване от едно място на друго, в зависимост от различните нужди на различни групи граждани. Също така да спомогне за определянето на транспортните потоци / използването на обществения транспорт; поведение за мобилност (като ежедневни навици, маршрути, време, изразходвано време, срещани проблеми); и социално-икономически фактори.

Тези приложения и информацията, която те събират, трябва в крайна сметка да бъдат част от процеса на стратегическо планиране. Тази информация трябва да може да подкрепи подобренията в планирането от страна на града за мерките за мобилност и достъпност. Следователно събирането на данни трябва да бъде процес, който продължава и не е еднократен. Мониторингът на новите промени в планирането трябва да бъде направен заедно с преразглеждането на информацията, събрана по-рано, за по-добро управление на всички нови мерки за мобилност в града.

С наличните средства за събиране на информация не може да има оправдания за това, че в процеса на вземане на решения не са включени множество различни заинтересовани страни, а този процес да се основава на информиран избор и изисквания.

Как работи

“Има много видове социални медии (вж. таблицата по-долу) и много видове допъл-

нителни услуги, които използват информацията, генерирана от социалните медии. Защо хората използват тези приложения за социални медии, които събират техните идеи, мнения и обратна връзка? В много случаи това е така, защото това им осигурява чувство за принадлежност и овластяване, както и защото обикновено е лесно да се допринесе и участва в “принадлежността” и “овластяването”; Тези две характеристики са важни, защото те често са мотивиращите фактори и като такива, ще определят количеството (и често качеството също) на получените отговори. Приложенията за картографиране, които предоставят информация (като планиране на пътувания, схеми за споделяне на автомобили и други подобни), са свободно достъпни и лесно се намират в Googleapp или еквивалент.”

WaZe (<https://www.waze.com/en-Gb/>) е един такъв пример за това, защо хората се включват в използването на тези инструменти. Той е един от най-големите приложения за трафик и навигация и помага на водачите да стигнат до местоназначението си по най-добрия възможен начин, като избягват задръстванията. Работи на базата на международна общност от шофьори, които захранват актуализации за трафика в своя район, към централна система, която след това предоставя тази информация на други. Стимулът за потребителите е да помагат на другите и по този начин да дадат възможност на другите да допринесат, така че процесът на подобряване на трафика да продължи и да е постоянно актуален за потребителите. Това осигурява истинско усещане за овластяване на потребителите; да могат да определят за други възможно най-добрите трафик маршрути и в процеса на осигуряване на екипи за поддръжка на градските пътища с актуална информация за проблемите.

В допълнение, коментарите в блога и форумите са особено полезни за подпомагане на градските плановици при определянето на дизайна и прилагането на нови мерки за мобилност. Няколко блог сайтове (често свързани с Facebook страница) са създадени от специфични потребителски групи за мобилност,

като например велосипедисти или групи за хора с увреждания. Велосипедистите често подчертават лошо проектирани нови велосипедни маршрути, пропуски по велосипедните маршрути, маршрути с препятствия върху тях или черни петна за велосипедисти по пътищата. Такива коментари се събират от градските плановици (които често са членове на форумите) и се използват за подобряване на процедурите за планиране.

“Също така, например, информация от схемите за дялово участие на автомобили и разбиране защо потребителите предпочитат да използват частен автомобил, а не други видове транспорт, може да се използва за по-добро управление на маршрутите за обществен транспорт и градските места за паркиране. На практическо ниво, имайте предвид, че ако помолите група от потребители да се регистрират за конкретно приложение, тогава е добре и да имате предвид, че стимулът за това е ясен за новия потребител; какво ще получат те от изтеглянето и използването на приложението на личното си устройство. Трябва да им е ясно какво да очакват да получат в замяна, каква ще бъде тяхната лична полза или каква ще е тяхната употреба и принос. Това не трябва да бъде финансов стимул; може да бъде нещо под формата на някаква друга лична изгода (лично признание) или възможност да се присъедини към определена група или движение.”

Ползи - и за кого са

С правилния подход мрежите на социалните медии могат да помогнат за повишаване на осведомеността и да насърчат участието в много дейности в областта на транспорта и мобилността

Социалните медии отвориха интересни нови начини за обществена ангажираност и участие. Въпреки това все още има колебание сред някои градски администрации да използват тези нови механизми, защото те не се възприемат като истинска или легитимна форма на обществено участие. Все повече

Социални мрежи	Използване на приложения, картографиране, социални медии и краудсорсинг за събиране на данни за градската мобилност
Социални мрежи (пример: Facebook, LinkedIn)	позволява на потребителите да се свързват с други хора със сходни интереси и произход.
Социални мрежи (пример: Facebook, LinkedIn)	позволява на потребителите да съхраняват, организират и управляват връзки към различни уеб сайтове и ресурси в интернет.
Социални новини (примери: Digg, Reddit)	позволява на потребителите да публикуват различни статии или връзки към външни статии и след това да започнат конкурс за гласуване по самата статия. Елементите, които получават повече гласове, се излагат на видно място, така че решението зависи от общността.
Споделяне на медии (примери: YouTube, flickr)	позволява на потребителя да качва и споделя различни медии, като снимки и видео.
Микроблогинг (пример: twitter)	фокусиране върху кратките актуализации, показвани на всеки, който е влязъл, за да получава актуализациите.
блог коментари и форуми (пример: CivitaS interaction)	онлайн форумите позволяват на членовете да провеждат разговори чрез публикуване на съобщения. Блог коментарите обикновено се фокусират върху темата на блог поста.

Фигура 1: Различни видове социални медии (CivitaS inSiGHt №16: ангажиране на днешните граждани за изграждане на устойчивите градове за утрешния ден)

обаче тези възгледи се променят, тъй като влиянието на социалните приложения и краудсорсинга става по-широко и по-широко и по-влиятелно в подпомагането на местното градско планиране и развитие към по-добро. Каквито и рискове да съществуват, има повече положителни примери, отколкото отрицателни, а сега наистина е подходящият момент за градските лидери да прегърнат потенциала на социалните мрежи.

Според проекта на ЕС Civitas Dynamo има пет ползи от използването на социални медии и инструменти за картографиране при проектирането, планирането и прилагането на мерките за градска мобилност:

1. "Достигане до по-широка аудитория и включване на нови целеви групи в процеса на планиране на мобилността

2. Подобряване на комуникацията между градската администрация и гражданите, да се подпомогне създаването на по-широко приемане към План за устойчива градска мобилност и планираните мерки за мобилност
3. Събиране на обратна информация и обществени мнения относно разработването на мерки и услуги за мобилност
4. Предлагане на добър начин за предоставяне на гражданите на лесно достъпна информация за мобилността;
5. Комбиниране, интегриране и свързване на няколко инструмента, като например различни групи социални медии. Скъпите решения разчитат на значителни нива на несигурност. При LQC проектите ефектите могат да бъдат признати и решенията да бъдат потвърдени с данни от реалния живот."

Преки бенефициенти

- “Граждани: особено в градовете, където се вземат решения на местно ниво и планирането е все по-често децентрализирано, а кварталите се насърчават да представляват по-активно членовете на общността. Гражданите могат да играят наистина положителна роля в развитието на града чрез такива схеми за събиране на данни.
- Местни власти: Особено когато публично финансиране за големите градове за транспорт, публично пространство и развитие на мобилността са под напрежение за постигане на икономии, всички схеми, които се подкрепят / оправдават чрез пряко предоставяне на данни от гражданите, се оказват по-лесни за получаване на политическа подкрепа.
- Градски плановици: търсене на данни в подкрепа на някои от („по-малко привлекателните“) мерки в развитието на План за устойчива градска мобилност, участието на гражданите предоставя подкрепящи данни за нови схеми (например инфраструктурата за колоездене в много градове остава „допълнителен“ процес на планиране на пътно строителство / реновиране и често това са „по-малко привлекателни“ практики за измерване на мобилността. Колоездачни блог форуми търсят внимание за проблемите и / или подкрепа за планираните схеми).
- Доставчици на обществен транспорт: картографирането / планирането на пътуването осигурява по-добро разбиране на маршрутите за услуги и може да доведе до увеличаване на броя на потребителите. Доставчиците на ОТ ще се възползват от възможността да предложат преразглеждане на маршрута и подобрения чрез достъп до данни за планиране на пътуването и обратна връзка от потребителите.
- Доставчици на алтернативна мобилност: публични или частни компании, които предоставят схеми за споделяне на велосипеди или автомобили, например, или местни

групи активисти, като например колоездачни групи, могат да получат по-добра видимост и да бъдат интегрирани в общия план за градска мобилност.

- Собственици на магазини / местна икономика: те могат да измерват / анализират трафика на стъпките и времето, което потенциалните клиенти прекарват на улицата / в техния район (за тях е важно да знаят, че хората не само минават бързо тук, но и прекарват време (и пари) пред витрините на магазините или на терасите и т.н.).”

Пример: CIVITAS PLUS II | Gdynia (Полша): Платформата Mobilna Gdynia

“През февруари 2014 г. Гдиня стартира интернет платформа Mobilna Gdynia, базирана на концепция от технологичния университет в Гданск. Основната цел беше да се създаде инструмент, който да позволи на града да общува по-лесно с обществеността и заинтересованите страни и в по-широк мащаб. Тя също така трябваше да подпомогне провеждането на консултации с местната общност, особено по време на транспортното планиране и процеса на разработване на План за устойчива градска мобилност. Платформата Mobilna Gdynia не беше първият опит на града да използва социалните медии за комуникация с гражданите. От 2013 г. Гдиня активно използва своя профил във Фейсбук Mobilna Gdynia за повишаване на осведомеността, информизиране на гражданите за устойчивата мобилност и получаване на обществено мнение за текущите или планираните мерки за мобилност. Въз основа на това градът е решил да проектира уебсайта по такъв начин, че не само да предоставя информация и да повишава осведомеността, но и да насърчава гражданите да се присъединят към дискусиата относно Планът за устойчива градска мобилност.

По този начин Гдиня се надява да научи повече за общественото мнение по въпросите на планирането, да разбере по-добре нагласите на хората и да получи конкретни предложения за действия за преодоляване на проблемите, свързани с мобилността. Един такъв пример за успешен диалог с гражданите беше онлайн проучване за затварянето на една от главните улици на Гдиня за движение. Експериментът показва, че този начин на общуване с обществеността има огромен потенциал. Повече от 2700 души са попълнили въпросника и са го видели над 7000 души. Около 73% от анкетирания се съгласиха да ограничат автомобилния трафик на улицата и повече от 60% от тези 2700 също се съгласиха да затворят улицата за трафик. Около 200 традиционни интервюта допълниха проучването, за да отразят по-малко „технологично активните“ целеви групи. Опитът на Гдиня показва, че хората са склонни да дадат своя принос за дискусии и да изразяват мнението си.”

<http://www.civitas-initiative.eu/content/mobility-20-communication>

- Местните власти не искат да получават повече информация, която трябва да бъде обработена и след това трябва да се предприемат действия. Това добавя допълнителна отговорност към местните власти, които, ако не се управляват правилно, не могат да бъдат използвани. Това също добавя допълнителен слой очаквания към колекционера на информацията.
- Защитата на данните е проблем: как се събира личната информация като част от процеса за регистрация, за да използвате приложението (което дава достъп до вашето местоположение и до телефонната база данни с файлове, контакти и изображения).
- Лошата интернет връзка може да направи услугите безполезни и може да изключи потребителите, които използват тези приложения.”
- “Местните власти събират данните, но не са готови да ги използват или да направят нещо с тях! Събират се само като задача с отметка, без намерение да се използват за увеличаване на инвестициите за бъдещи мерки или за подобряване на изпълнението на настоящите мерки.
- Градовете се страхуват от възможната „допълнителна“ работа, генерирана от събирането на данни и управлението на данните, и следователно решават да не я използват изобщо. “

Недостатъци, опасности

те могат да включват:

- “Предоставените данни са „погрешни“ данни, което означава, че поддържат идеи, които може да не са точни, така че градът да се развива в този конкретен момент във времето.
- Събраните данни не са с достатъчно високо качество, за да предоставят обосновка за инвестициите да бъдат направени. Данните чрез мобилни приложения понякога могат да бъдат претеглени твърде много в посока на обикновените потребители на мобилни технологии и може би не са представителни за по-широката група от граждани.

Анализ на заинтересованите страни - кои са водачите, които са опоненти

Водачите са тези, които имат технологични средства за актуализиране на новите приложения. Също така тези, които са активни в различни общности и които искат да предоставят на вземащите решения актуална информация за местните проблеми. Като цяло активните граждани са тези, които искат да използват, развиват и подобряват такива средства за събиране на данни чрез приложения. Също така, тези активисти, които участват в събития, които популяризират тях-

ната конкретна кауза, независимо дали това е защита на обществените пространства, подобрения на велосипедния маршрут, права за пешеходци, по-добри услуги и т.н. Тези групи често водят дневния ред. Противниците не са толкова очевидни. Може да има представители в местната власт и институции, вземащи решения, които се страхуват от повишената отговорност и прозрачност, които могат да бъдат принудени да приемат при прилагането на такава система.

Правна рамка

Много от приложенията за такава услуга, както споменахме, са специфични за всяка страна или дори в някои случаи специфични за града. Следователно всяка правна рамка трябва да бъде в съответствие или с националните, или с европейските разпоредби, както и с използването и защитата на личните данни.

Варианти на политика за градовете

Забавна и сравнително лесна възможност за градовете да прилагат и насърчават. В идеалния случай обаче, ако са създадени схеми за насърчаване на хората да събират или да допринасят за събирането на данни, тогава органът, отговорен за обработването на такива данни, трябва да бъде готов и оборудван, за да предоставя подходяща обратна връзка на хората, както и да прави подобрения / ревизии на услуги, базирани на обратна връзка, получена от потребители. Трябва да съществува система, която да насърчава непрекъснатото подобрене чрез обработка на данни.

Кой (в градската администрация) трябва да се справи

Това ще зависи от различната структура на всеки град. Трудно е да се определи конкретна позиция или отдел. Въпреки това може да се каже, че притежаването на волеви политик, който води примерно, може да помогне.

Допълнителни добри / лоши практики (кратки примери)

трафик агент - <http://www.trafikkagenten.no/en/about-the-traffic-agent>

С € 347 000 (£ 290 000) във финансирането от града, научният съвет на Норвегия и консултантската компания Cargemini, Vibeke Rørholt от град Осло, трябваше да намерят начини да създадат среда, в която родителите да чувстват, че е достатъчно безопасно за децата да ходят на училище. „Трябваше да направя доклад за движението по всички пътища в Осло. Това е голяма работа”, коментира тя. “Така че си помислих, защо не попитаме децата как се чувстват на улицата?” Най-добрият начин да направим това, казва тя, е да се обърнем към геймификацията. С помощта на приложение за смартфон, с идеята потребителите да бъдат „тайни агенти“ за града, децата могат да изпращат незабавни доклади за техния път в училище, когато се натъкнат, например, на трудно пресичане на улицата или на район с тежък трафик. местоположението им се проследява с помощта на GPS, така че изследователите могат да определят точно къде са тези опасности. Rørholt казва, че използвайки тази картографска информация, предоставена от децата чрез приложението, властите са възстановили няколко големи кръстовища и са направили повече тротоари, за да го направят по-безопасен за пешеходците през изминалата година. Например, няколко студенти съобщават, че обичат да ходят през частна земя по време на пътуването си до училище, тъй като се чувстват по-безопасно, така че общината в Осло се съгласява със собственика на имота, че ако правителството създаде пресечка, път и парапет, той ще го поддържа. Защитата на данните е проблем, който може да възпре

родителите и учителите да насърчават децата да използват това приложение, но от самото начало агентът за трафик има анонимни данни. Приложението е интегрирано със софтуерната платформа на училищата в Норвегия, която генерира код за всяко дете, който да се използва като вход. Тези данни са видими само за училището и екипа по проекта. Rørholt също така твърди, че когато децата започнат да използват приложението от дома си, те не получават доклад, докато не се придвижат поне на 200 метра. За да се запази частна тайна за децата, не цялата информация се споделя с родителите и учителите. Макар че приложението се използва само в столицата, Rørholt казва, че директорът на община Осло иска да го споделя в Норвегия, така че други общности могат да я използват на ниска цена. Процесът е бавен: засега са участвали само 35 от общо 135 училища. “Все още не мисля, че сме променили броя на децата, които ходят пеша”, казва Rørholt, “и се надявам, че ще го направим. Надявам се, че когато можем да покажем резултатите, които се опитваме да направим във Facebook, тъй като там родителите могат да ги видят, можем да накараме повече училища да си сътрудничат с нас. Градовете като Осло се налага да постигнат баланс между това да стане достъпно и лесно да се живее, и изглежда, че информацията за краудсорсинг от жителите е най-логичният път напред. Агентът по трафик показва, че децата могат дори да имат намерение да планират градовете - например къде най-безопасното място за изграждане на училище - е само с едно натискане на един бутон.

Събиране на данни за националните модели на колоездене в Нидерландия - <http://fiets-telweek-measuring-improving-and-stimulating-of-bike-behaviour>

През септември 2015 г. първото национално събитие за събиране на велосипеди бе организирано от Съюза на холандските велосипедисти в сътрудничество с няколко организации, които се фокусират върху мобилността. Въпреки че Холандия е известна със своята колоездачна култура, преди това имаше малка обективна и количествена информация за моделите на колоездене. Fiets Telweek - финансиран от регионалните и местните власти и Министерството на инфраструктурата и околната среда - видя над 50 000 души да споделят информация за своите велосипедни навици. Това предостави данни, които да помогнат на холандските градове да разработят политики и да въведат инициативи, които допълнително ще подобрят колоезденето в страната. Контекст: делът на хората, които избират велосипеди пред други форми на транспорт в холандските градове, като цяло е доста висок. В градските райони обаче велосипедните пътеки стават все по-претоварени, което води до забавяне на велосипедистите. Въпреки че колоезденето е на първо място в дневния ред на холандските градове и общини, инвестициите все още трябва да бъдат рационализирани, а досега обективната и количествена информация, необходима за вземане на тези решения, е недостъпна поради липса на данни. Fiets Telweek работи по два начина. Провежда цялостна местна и национална маркетингова кампания, която повишава осведомеността за Fiets Telweek, а след това през седмицата използва безплатно приложение за смартфони,

за да получава данни, които след това обработва в полезна информация чрез инструментален пакет, наречен bike print (разработен през европейски проект Interreg). технология: „велосипед печат“ използва GPS, клетъчни и Wifi точки и приложение за наблюдение и събиране на данни за местоположението, скоростта и ускорението на велосипедиста и след това го обработва, за да предостави анонимни данни за произхода и дестинацията на велосипедиста, маршрута (чрез съвпадение), данните на картата и скоростта. след това данните се анализират, за да се изчислят потенциалните заобикаляния, качеството на мрежата, популярните маршрути и т.н., след което се представят от онлайн печатния интерфейс на велосипеда и след това се предават на местните власти като отворени масиви от данни. През 2016 г. Съюзът на холандските колоездачи стартира платформа с отворени данни, в която са налице всички данни за Fiets Telweek. Заради успеха си, Fiets Telweek вече ще се провежда всяка година в Холандия.

Времева рамка

Просто и кратко. Приложенията са лесни за настройка и обясняват как да ги използвате. Структурата за събиране и обработка на данни може да отнеме известно време в някои местни власти.

Разходи

Разходи за разработване на приложение за използване или за адаптиране на приложение за местна употреба (езикови и локални особености, които се добавят към основен универсален модел на приложение) плюс за създаването и изпълнението на структурата за

събиране и обработка на данни. Също така, и може би най-важните, разходи за наемане на хора за събиране, съхраняване и управление на данните и за да могат да ги използват за изготвяне на препоръки за подобрения на мерките за управление на мобилността и Плановите за устойчива градска мобилност.

Отворени въпроси

Всеки град ще има свои собствени въпроси, често различни от тези на други градове

Възможни бъдещи развития

Разбирането на потенциала за картографиране на движението на хора в и около всяко градско пространство има много бъдещи развития и възможности. Начинът, по който те се развиват, зависи изцяло от волята и желанието на отделните градове. Колко искат да подобрят местните услуги за мобилност за гражданите, туристите и бизнеса ще зависи от това, колко ще се случи бъдещото развитие.

Как ъ къде се вписва в Плановите за устойчива градска мобилност

“Използването на тези инструменти и техники се вписва във всички етапи на цикъла SUMP (План за устойчива градска мобилност): най-важните от тях са:

- изграждане на визия
- събиране на данни
- участие като цяло (напр. Информация)
- гласуване за сценарии
- преценяване и подбор на мерки
- оценка

План за устойчива градска мобилност (ПУГМ) следва да бъде за проектиране и предоставяне на набор от мобилни услуги, които да отговарят на всички потребители на градско пространство. Градовете не може да

си позволят да разработят ПУГМ и след това да се отпуснат, вярвайки, че работата им е свършена. Насоките на ПУГМ (и по-специално точка 2 от цикъла ПУГМ), разработени от ЕС, са ясни за ролята на заинтересованите страни в разработването на ПУГМ:”

„Планът за устойчива градска мобилност се фокусира върху хората и отговаря на техните основни потребности от мобилност. Той следва прозрачен подход и подход на участие, който събира гражданите и другите заинтересовани страни от самото начало и през целия процес на разработване и прилагане на плана. Планирането на участието е предпоставка гражданите и заинтересованите страни да поемат отговорност за Плана за устойчива градска мобилност и политиките, които той насърчава. Това прави по-вероятно общественото приемане и подкрепа и по този начин намалява рисковете за вземащите решения и улеснява изпълнението на плана.“

Допълнителна информация

“CivitaS Policy бележка: <http://civitas.eu/content/civitas-policy-notethe-use-social-media-involve-citizens-urban-mobility-projects-and-city>

CivitaS Наръчник: http://civitas.eu/sites/default/files/results%20and%20Publications/brochure_StaKeHoLDer_ConSULtation_web.pdf

CivitaS Вникване: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-16-engaging-citizens-today-build-sustainable-cities-tomorrow>”

Автор

Джеймс Макгийвър

Екологичния център за администрация и технология

eCat - Ръководител на проекта за устойчива мобилност”

Skype: j.mcgeever | Móvil: 00370 653 78522

E-mail: james@ecat.lt

www.sump-network.eu

ОТКАЗ ОТ ПРАВНА ОТГОВОРНОСТ: Единствената отговорност за съдържанието на тази публикация носят авторите. Тя не отразява непременно мнението на Европейския съюз. Европейската комисия не носи отговорност за използването на информацията, съдържаща се в нея. Всички изображения се предоставят от съответните партньори (освен ако не е отбелязано друго) и са одобрени за възпроизвеждане в тази публикация.



CIVITAS PROSPERITY е получило финансиране от Програмата за изследвания и иновации на Европейския съюз „Хоризонт 2020“ по споразумение за безвъзмездна помощ № 690636