



Jak mohou města spolupracovat s občany prostřednictvím používání sociálních médií, mapování a aplikací ke shromažďování údajů za účelem zlepšení procesů navrhování, plánování a provádění opatření pro řízení mobility v rámci SUMP.

Popis problému

Dříve jsme shromáždili údaje o cestování, názory a pocity lidí k různým možnostem cestování skrz pracné vyplňování formulářů a dotazníků. Pokrok v technologii - zejména v oblasti mobilních telefonů - předefinoval způsob, jakým v posledních letech shromažďujeme a mapujeme informace. Nyní můžeme získat rychleji mnohem praktičtější „reálná“ data prostřednictvím telefonních aplikací. Tyto aplikace nám pomáhají organizovat práci a zaznamenávat, jak žijeme, sledujeme, co jíme, naše pracovní a volnočasové zvyky, účty za domácnost, spotřebu energie, počet kalorií, rutinní cvičení a podobné položky. Pro shromažďování jakýchkoli údajů je však třeba klást důraz na kvalitu toho, co se shromažďuje a jak se to používá. To je obzvláště důležité (a ve skutečnosti zásadní!) při rozvaze a podpoře investic do opatření souvisejících s rozvojem SUMP (jak ve fázi plánování, tak ve fázi implementace), kde je jasná potřeba kvalitních údajů. Sběr dat o mobilitě může být účinně prováděn prostřednictvím řady různých metod, z nichž mnohé jsou stále více dostupné prostřednictvím mobilních telefonů (připojených k internetovým stránkám, které crowdsourcingem¹ získávají informace ze širokého rozsahu a počtu uživatelů aplikací). Pro služby v oblasti mobility můžeme najít aplikace, které zahrnují kilometry ujeté na kole, rychlost, pěší trasy, parkovací místa, systémy pro sdílení automobilů a kol, využití veřejné dopravy, e-jízdenky atd.

Kromě těchto aplikací je možno použít mapování pro plánování cesty, abychom mohli určit nejlepší / nejrychlejší / nejpraktičtější metodu cestování z jednoho místa do druhého v závislosti na různých potřebách různých skupin občanů.

A také abychom pomohli určit dopravní toky / využití veřejné dopravy; dopravní chování (způsob cestování) - jako jsou denní zvyky, vykonané cesty, strávený čas na cestě, problémy, se kterými se setkáváme); a sociální ekonomické faktory.

Tyto aplikace a informace, které shromažďují, musí být konec konců součástí procesu strategického plánování. Získané informace musí být schopny podpořit zlepšení plánování města pro opatření v oblasti mobility a dostupnosti. Proto musí být shromažďování dat procesem, který probíhá dlouhodobě, nikoli jednorázovým. Monitorování nových zlepšení plánování by mělo být provedeno společně s revizí dříve shromážděných informací s cílem řídit zavádění nových opatření v oblasti mobility ve městě.

S možnostmi, které jsou nyní k dispozici pro shromažďování informací, neexistují žádné omluvami pro to, aby do rozhodovacího procesu nebyla zapojena řada různých zúčastněných stran, a aby tento proces nevycházel z informovaných rozhodnutí a požadavků.

Jak to funguje

Existuje mnoho typů sociálních médií (viz jednoduchá tabulka níže) a mnoho typů doplňkových služeb, které využívají informace vytvořené sociálními médii.

Proč lidé používají aplikace sociálních médií, které shromažďují své nápady a názory a zpětné vazby? V mnoha případech je to proto, že jim to dává pocit sounáležitosti a posílení jejich postavení ve společnosti, a také proto, že je obvykle snadné přispívat a podílet se na nich.

„Sounáležitost“ a „posílení postavení ve společnosti“; tyto dva rysy jsou důležité, protože jsou často motivačními faktory a jako takové budou určovat množství (a často i kvalitu) obdržených odpovědí.

Mapovací aplikace, které poskytují informace (jako jsou plánovače cesty, systémy sdílení automobilů a podobně), jsou zdarma a snadno dostupné v systému GoogleApp nebo obdobné platformě.

WAZE (<https://www.waze.com/en-GB/>) je jedním z příkladů, který ukazuje, proč se lidé zapojují do používání těchto nástrojů. Je to jedna z největších dopravních a navigačních aplikací, která pomáhá řidičům dostat se do cíle co nejlépe, aby se vyhnuli dopravním zácpám a zdržením. Pracuje na základě mezinárodní komunity řidičů, kteří „živí“ centrální systém informacemi o dopravě ve svém okolí, a ten tyto informace poskytuje ostatním. Podnětem pro uživatele je pomoci ostatním. Tím, že přispívají i ostatní, tak je proces zlepšování dopravních tras kontinuální a neustále aktuální a důležitý pro uživatele. To poskytuje uživatelům opravdový pocit vlastní důležitosti v systému; schopnost definovat pro ostatní ty nejlepší možné dopravní cesty a v procesu pak poskytovat týmům údržby městských komunikací aktuální záznamy o problémech.

Kromě toho, komentáře blogů a fóra jsou zvláště užitečné a pomáhají městským plánovačům určit návrh a implementaci nových opatření mobility. Některé stránky blogu (často připojené k profilům na Facebooku) jsou nastaveny konkrétními skupinami uživatelů mobilních služeb, jako jsou například cyklisté nebo skupiny lidí s omezenými schopnostmi pohybu a orientace. Cyklisté často upozorňují na špatně navržené nové cyklotrasy, mezery v cyklostezkách, cesty s překážkami na nich, nebo dopravně nebezpečná místa pro cyklisty. Takové komentáře jsou sbírány městskými plánovači (kteří jsou často členy fóra) a používají se ke zlepšení postupů plánování.

K lepšímu řízení a regulace tras veřejné dopravy a parkovacích míst na území města mohou být také použity například informace ze systémů pro sdílení automobilů. Ty také pomohou pochopit, proč uživatelé raději využívají soukromé osobní auto než jiné druhy dopravy.

V praktické rovině je nutný si uvědomit, že pokud požádáte skupinu uživatelů, aby se zaregis-

trovali k určité aplikaci, pak je dobré mít na paměti, že motivace k tomu je pro nového uživatele jasná; co budou mít ze stažení a používání aplikace na svém osobním zařízení. Je nutné jim poskytnout to, co očekávají že dostanou na oplátku. Musí vědět, jaký bude jejich osobní přínos pro systém, nebo jaký posun přinese to, že právě oni budou aplikaci využívat. To nemusí být finanční pobídka; to může být něco ve formě jiného osobního zisku (osobní uznání) nebo možnost připojit se k určité skupině nebo hnutí.

Přínosy – a pro koho jsou

Se správným přístupem mohou sítě sociálních médií pomoci zvýšit povědomí a podpořit zapojení veřejnosti na mnoha činnostech v oblasti dopravy a mobility.

Sociální média otevřela nové vzrušující způsoby zapojení a účasti veřejnosti. Mezi některými městskými správami však stále přetrvává váhání, zda tyto nové mechanismy využívat, protože nejsou považovány za skutečnou nebo legitimní formu účasti veřejnosti. Stále více se však tyto názory mění, protože dopad sociálních aplikací a crowdsourcingu narůstá a stává se vlivnějším v procesu plánování města, jemuž významně napomáhá. Ať už jsou zde jakákoli rizika, existuje více pozitivních příkladů než negativních a nyní je skutečně správný čas pro vedoucí představitele města, aby přijali obrovský potenciál sociálních sítí.

Podle projektu EU CIVITAS DYN@MO existuje pět výhod v používání sociálních médií a mapovacích nástrojů při navrhování, plánování a implementaci opatření městské mobility:

1. Oslovit širší publikum a zapojit nové cílové skupiny do procesu plánování mobility
2. Zlepšit komunikaci mezi městskou správou a občany, přispět k vytvoření širší akceptace SUMP a plánovaným opatřením mobility
3. Shromáždit zpětnou vazbu a veřejné názory na rozvoj opatření a služeb mobility
4. Nabídnout dobrý způsob, jak poskytnout občanům snadno dostupné informace o mobilitě;

Sociální média	Použití
Sociální sítě (příklady: Facebook, LinkedIn)	Umožňuje uživatelům spojit se s jinými lidmi s podobnými zájmy a zázemím.
Webové rozcestníky (příklady: Delicious, Stumble Upon)	Umožňuje uživatelům ukládat, organizovat a spravovat odkazy na různé webové stránky a zdroje na internetu.
Sociální zprávy (příklad: Digg, Reddit)	Umožňuje uživatelům posílat různé položky nebo odkazy na externí články a poté spustit soutěž o hlasování o samotné položce. Položky, které získávají více hlasů, jsou zobrazeny nejvýrazněji, takže rozhodnutí je na komunitě.
Sdílení médií (příklady: YouTube, Flickr)	Umožňuje uživateli nahrát a sdílet různá média, například obrázky a video.
Micro-blogování (příklad: Twitter)	Zaměřuje se na krátké aktualizace, které jsou zobrazeny všem, kteří jsou přihlášení k přijetí aktualizací.
Komentáře k blogům a fóra (příklad: CIVITAS inter@ction)	Online fóra umožňují členům konverzovat zveřejňováním zpráv. Komentáře k blogům se obvykle zaměřují na téma blogu.

Tab. 1: Různé typy sociálních médií (CIVITAS INSIGHT č. 16: Zapojení občanů dneška do budování udržitelných měst zítřka)

5. Kombinuje, integruje a propojuje několik nástrojů dohromady, jako jsou různé skupiny sociálních médií. Nákladná rozhodnutí závisí na značné míře nejistoty. S projekty LQC mohou být tyto efekty všeobecně akceptovány a řešení validována reálnými daty.

Přímí příjemci

- Občané: Zejména ve městech, kde je místní politika a rozhodování o plánování více decentralizováno a sousedství (sousedské komunity) jsou povzbuzovány k tomu, aby aktivněji zastupovaly členy své komunity. Občané zde mohou hrát skutečně pozitivní roli v rozvoji svého města prostřednictvím těchto systémů sběru dat.
- Místní úřady: Zejména tam, kde je veřejné financování velkých měst pro dopravu, veřejný prostor a rozvoj mobility pod rostoucím tlakem na dosažení úspor. Je snazší získat politickou podporu pro ty systémy, které jsou podporovány/podloženy přímým vstupem údajů od občanů.
- Plánovači města: Hledají-li se data pro podporu některých (méně atraktivních) opatření v rozvoji SUMP, zapojení občanů poskytuje podpůrné údaje pro nová schémata (např. cyklistika a cyklistická infrastruktura v mnoha městech zůstávají „doplňujícím“ plánovacím procesem při stavbě/renovaci silnic a často jsou „méně atraktivními“ opatřeními pro měření mobility. Cyklistická fóra blogů hledají pozornost pro identifikované problémy a/ nebo podporu navržených řešení).
- Poskytovatelé veřejné dopravy: Mapování / plánování cesty poskytuje lepší pochopení tras veřejné dopravy a může vést ke zvýšenému počtu cestujících. Poskytovatelé veřejné dopravy budou mít prospěch z toho, že budou moci navrhnout revizi trasy a její zlepšení prostřednictvím přístupu k údajům o plánování cest a zpětné vazbě od uživatelů.
- Alternativní poskytovatelé mobility: Veřejné nebo soukromé společnosti poskytující například systémy sdílení jízdních kol nebo automobilů nebo místní skupiny aktivistů, jako

jsou cyklistické skupiny critical mass, mohou získat lepší viditelnost a být začleněny do obecného plánu městské mobility.

- Majitelé obchodů / místní ekonomika: Mohou měřit / analyzovat způsob dopravy zákazníků a čas, který potencionální klienti tráví na ulici / ve svém okolí (pro ně je důležité vědět, že lidé zde nejen rychle procházejí, ale tráví čas (a peníze)) před výlohami obchodů nebo na terasách apod.).

Příklad: CIVITAS PLUS II | Gdyně (Polsko): platforma Mobilna Gdynia

V únoru 2014 spustila Gdyně na základě koncepce Gdaňské technické univerzity internetovou platformu Mobilna Gdynia. Hlavním cílem bylo vytvořit nástroj, který by městu umožnil snadněji a v širším měřítku komunikovat s veřejností a zainteresovanými stranami. Cílem také byla pomoc při vedení konzultací s místní komunitou, zejména při plánování dopravy a procesu zpracování SUMP.

Platforma Mobilna Gdynia nebyla prvním pokusem města o využití sociálních médií pro komunikaci s občany. Od roku 2013 Gdynia aktivně využívá svého facebookového profilu Mobilna Gdynia ke zvyšování povědomí, informování občanů o udržitelné mobilitě a získávání veřejného mínění o aktuálně realizovaných nebo plánovaných opatřeních v oblasti mobility. V návaznosti na to se město rozhodlo navrhnout webové stránky tak, aby nejenže poskytovalo informace a zvyšovalo povědomí, ale také povzbuzovalo občany, aby se zapojili do diskuse o SUMP. Prostřednictvím tohoto Gdyně doufá, že se dozví více o veřejném mínění v otázkách plánování, lépe porozumí postojům lidí a dostane konkrétní návrhy na opatření k překonání problémů souvisejících s mobilitou.

Jedním z příkladů úspěšného dialogu s občany byl on-line průzkum o uzavření jedné

z hlavních ulic Gdyně pro dopravu. Experiment ukázal, že tento způsob komunikace s veřejností má obrovský potenciál. Více než 2700 lidí vyplnilo dotazník, shlédlo jej přes 7000 lidí. Asi 73 procent respondentů souhlasilo s omezením automobilové dopravy na ulici a více než 60 procent z těchto 2700 akceptovalo uzavření ulice pro dopravu. Kolem 200 tradičních rozhovorů doplnilo průzkum tak, aby odrážel méně „technologicky aktivní“ cílové skupiny. Zkušenosti z Gdyně ukázaly, že lidé jsou ochotni přispět k diskusi a vyjádřit své názory.

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

Nevýhody, nebezpečí

Ty mohou zahrnovat:

- Poskytnuté údaje jsou „špatné“ údaje, což znamená, že podporují myšlenky, které nemusí být pro město v tomto konkrétním okamžiku vhodné.
- Shromážděné údaje nemají dostatečně vysokou kvalitu, aby bylo možné zdůvodnit investice. Data prostřednictvím mobilních aplikací mohou být někdy zatížena příliš často směrem k běžným uživatelům mobilních technologií a možná nejsou reprezentativní pro širší skupinu občanů.
- Místní úřady nechtějí dostávat více informací, které musí být zpracovány, a po jejich vyhodnocení pak podniknuty kroky. Tím se přidává další úroveň odpovědnosti na místní orgány, která, pokud není řádně řízena, nemůže být použita. To také přidává další vrstvu požadavků na sběratele informací.
- Ochrana dat je otázkou: jak jsou osobní informace shromažďovány jako součást procesu registrace k používání aplikace (umožňuje přístup k vaší poloze a do databáze souborů, kontaktů a obrázků telefonu).

- Špatné připojení k internetu může způsobit, že služby budou k ničemu a uživatelé budou aplikace vypínat.
- Místní úřady sbírají data, ale nejsou připraveny je použít ani s nimi nic dělat! Sbíráni dat probíhá čistě jako úkol, který je třeba po splnění odškrtnout. Není úmysl jej využít ke zvýšení investic do budoucích opatření nebo ke zlepšení provádění stávajících opatření.
- Města se obávají možné práce nad rámec své agendy, která je výsledkem sběru a správy dat, a proto se rozhodnou, že ji vůbec nevyužijí.

Analýza zúčastněných stran - kdo jsou podporovatelé a iniciátoři, kdo jsou oponenti

Podporovatelé bývají ti, kteří jsou orientováni v technologiích a sledují aktuální možnosti nových aplikací. Také jsou to ti, kteří jsou aktivní v různých komunitách a kteří chtějí dát osobám s rozhodovací pravomocí aktuální informace o místních tématech a problémech. Aktivní občané obecně bývají ti, kteří chtějí využívat, rozvíjet a zlepšovat takovéto prostředky sběru dat prostřednictvím aplikací.

Také jsou to aktivisté, kteří se účastní událostí, které podporují jejich konkrétní záležitosti, ať už jde o ochranu veřejných prostranství, zlepšení cyklistických tras, práva chodců, lepší služby MHD, atd. - tyto skupiny často táhnou celou agendu.

Oponenti nejsou tak evidentní. Mohou to být zástupci místní samosprávy a také rozhodovací instituce, které se obávají zvýšené odpovědnosti a transparentnosti, kterou mohou čelit a kterou mohou být nuceny převzít při zavádění takového systému.

Právní rámec

Mnohé z aplikací pro takovéto služby, jsou vytvořené a funkční jen pro konkrétní zemi nebo dokonce v některých případech specifické pro

město. Jakýkoli právní rámec proto musí být v souladu buď s národními nebo evropskými předpisy, stejně jako s použitím a ochranou osobních údajů.

Politické možnosti pro města

Je to zábavná a relativně snadná možnost pro města, jak implementovat a propagovat. V ideálním případě, pokud jsou zavedeny nějaké režimy, které povzbuzují lidi, aby shromažďovali nebo přispívali ke shromažďování údajů, měl by být orgán odpovědný za zpracování těchto údajů připraven a vybaven tak, aby lidem poskytoval vhodnou zpětnou vazbu, a aby bylo možné provádět zlepšení / revize služby založené na jakémkoliv zpětné vazbě od uživatelů.

Musí existovat systém, který podporuje neustálé zlepšování prostřednictvím zpracování dat.

Kdo (v městské správě) to má na starosti

Záleží na (odlišné) struktuře každého města. Je těžké určit konkrétní pozici nebo oddělení. Je však jisté, že mít silného politika, který jde příkladem, může výrazně pomoci. Hace más fácil su aceptación y apoyo ciudadano y, así, reduce los riesgos para los responsables de la toma de decisiones y facilita su ejecución”.

Krátké příklady dobré / špatné praxe

Dopravní agent -

<http://www.trafikkagenten.no/en/about-the-traffic-agentgaging-citizens-todaybuild-sustainable-cities-tomorrow>

S rozpočtem 347 000 € (290 000 £) finanční podpory ze strany města potřebovala Norská výzkumná rada a poradenská společnost Capgemini Vibeke Rørholt z města Oslo najít způsoby, jak vytvořit prostředí, kde by rodiče měli pocit, že je pro děti dostatečně bezpečné chodit do školy pěšky. Vibeke Rørholt z města Oslo komentuje: „Mělo se udělat dopravní hlášení na všech silnicích v

Oslu. To je obrovská práce. Tak jsem si myslela, proč se nezeptáme dětí, jak se cítí na ulici?“ Nejlepším způsobem, jak to udělat, řekla, bylo vyzkoušet gamifikaci. Pomocí aplikace pro chytré telefony, s myšlenkou, že uživatelé jsou „tajnými agenty“ pro město, mohou děti posílat okamžité zprávy o své cestě do školy, když se setkají například se složitým nebo chybějícím přechodem přes silnici nebo s oblastí s velkým provozem. Jejich umístění je sledováno pomocí GPS, takže výzkumníci mohou přesně určit, kde jsou tato nebezpečí.

Rørholt říká, že s využitím těchto mapovacích informací poskytovaných dětmi prostřednictvím aplikace, místní úřad v uplynulém roce přestavěl několik velkých přechodů a udělal více chodníků, aby byly bezpečnější pro chodce. Několik studentů například uvedlo, že rádi chodí přes soukromý pozemek na části jejich cesty do školy, kde se cítili bezpečněji, ale není tam žádná infrastruktura. Takže město Oslo dohodlo s majitelem pozemku, že když město vytvoří přechod, chodník a zábradlí, bude je majitel udržovat. Ochrana dat je problém, který by mohl odradit rodiče a učitele od povzbuzování dětí k používání této aplikace, ale od počátku má aplikace Dopravní agent anonymní údaje. Aplikace je integrována se školskou softwarovou platformou Norska, která generuje kód pro každé dítě, které se použije jako přihlášení. Tyto údaje jsou viditelné pouze pro školu a projektový tým. Rørholt také tvrdí, že když děti začnou používat aplikaci, nedostanou zprávu, dokud se nepohnou alespoň 200 metrů od domova. Pro zachování soukromí dětí nejsou všechny informace sdíleny s rodiči a učiteli. Ačkoliv je aplikace používána pouze v hlavním městě, Rørholt říká, že ředitel úřadu v Oslo chce vidět, že je sdílena napříč Norskem, takže ostatní komunity ji mohou využívat za nízkou cenu. Je to pomalý proces: doposud se zúčastnilo pouze 35 ze 135 škol. „Stále si nemyslím, že jsme

změnili počet dětí, které chodí pěšky,“ říká Rørholt, „a doufám, že to změním. Doufám, že když dokážeme předložit výsledky - které se snažíme zobrazit na Facebooku, protože je tam vidí rodiče - může s námi spolupracovat více škol. “Města jako Oslo musejí najít rovnováhu mezi tím, jak se stát dostupnými. Je zřejmé, že crowdsourcingové informace od obyvatel jsou nejlogičtější cestou vpřed. Aplikace Dopravní agent ukazuje, že děti mohou dokonce přispět k tomu, jak jsou města plánována - jako např. kde je nejbezpečnější místo pro vybudování školy - pouhým kliknutím na tlačítko.

Shromažďování dat o národním dopravním chování cyklistů v Nizozemsku - <http://fietstelweek.nl/fietstelweek-měření-zlepšování-a-stimulace-podrobnosti>

V září 2015 pořádala Nizozemská cyklistická unie ve spolupráci s několika organizacemi, které se zaměřují na mobilitu, vůbec první Nationale Fiets Telweek (Týden celostátního sčítání cyklistů). Ačkoli Nizozemsko je dobře známé pro jeho cyklistickou kulturu, dříve se mělo málo kvantifikovaných informací o cestovních vzorcích a návycích cyklistů. Fiets Telweek - financovaný regionálními a místními vládami a ministerstvem infrastruktury a životního prostředí - zahrnul více než 50 000 lidí, kteří sdíleli informace o svých cyklistických návycích. To poskytlo údaje, které pomohly holandským městům navrhnout strategie a zavést iniciativy, které dále zlepšují jízdu na kole po celé zemi. Kontext: Podíl lidí, kteří si vybírají jízdní kola oproti jiným druhům dopravy je v nizozemských městech obecně poměrně vysoký. V městských oblastech se však cyklistické stezky stávají stále více přetíženými, což má za následek zpoždění pro cyklisty. I když je pro nizozemská města a obce cyklistika

priortní a stále na pořadu dne, investice je třeba ještě racionálně obhajovat a doposud nebyly z důvodu nedostatku údajů k dispozici objektivní a kvantifikované informace potřebné k provedení těchto rozhodnutí. Fiets Telweek pracuje dvěma způsoby. Provádí důkladnou lokální a národní marketingovou kampaň, která zvyšuje povědomí o Fiets Telweek, a pak během týdne sama využívá bezplatnou aplikaci pro smartphoney, která přijímá data, která pak zpracovává do užitečných informací prostřednictvím sady nástrojů nazvané Bike PRINT (vyvinutá během projektu Evropské unie Interreg). Technologie: „Bike PRINT“ využívá GPS, mobilní a WiFi místa a aplikaci pro sledování a shromažďování údajů o poloze cyklisty, rychlosti a zrychlení. Poté je zpracovává tak, aby poskytovala anonymizovaná data o počátku a cíli cesty cyklisty, o trase (po spojení s mapou) a rychlosti.

Data jsou pak analyzována pro výpočet a návrh potenciálních objízdnych tras, kvality sítě, populárních tras atd. Poté je prezentována online rozhraním Bike PRINT a následně předána místním samosprávám jako otevřené datové sady. V roce 2016 spustila nizozemská cyklistická unie otevřenou datovou platformu, kde jsou dostupná všechna data společnosti Fiets Telweek. Díky svému úspěchu se v Nizozemsku bude Fiets Telweek konat každý rok.

univerzálnímu modelu aplikace) plus náklady na vytvoření a implementaci struktury pro sběr a zpracování dat.

Také, a to je možná nejdůležitější, jsou zde náklady na zaměstnávání lidí ke shromažďování, uchování a správě dat a k tomu, aby bylo možné je využít k vypracování doporučení pro zlepšení opatření v rámci SUMP / řízení mobility.

Otevřené otázky

Každé město bude mít svůj vlastní soubor otázek, často vůbec nesouvisející s jakýmkoli otázkami jiného města.

Možný budoucí vývoj

Pochopení potenciálu mapování pohybů lidí v jakémkoli městském prostoru a jeho okolí má mnoho možností a uplatnění při budoucím vývoji. Jak budou tyto možnosti dále rozvíjeny je zcela v souladu s vůlí a představami jednotlivých měst. Do jaké míry budou chtít zlepšit služby místní mobility pro občany, turisty a podniky, bude záviset na tom, kolik budoucího vývoje nastane.

Jak a kde to zapadá do SUMP

Použití těchto nástrojů a technik zapadá do všech fází cyklu SUMP. Nejdůležitější jsou:

- budování vize
- sběr dat
- účast obecně (např. informovanost)
- volba scénářů
- hodnocení a výběr opatření
- evaluace

SUMP by měl být o navrhování a poskytování mnoha služeb mobility, které vyhovují všem uživatelům městského prostoru. Města si nemohou dovolit vytvořit SUMP a pak se posadit do křesla a věřit, že jejich práce je hotová.

Časový rámec

Jednoduché a krátké. Aplikace se snadno nastavují a je snadné vysvětlit, jak je používat. Zavedení struktury pro sběr a zpracování dat může na některých úřadech nějakou dobu trvat.

Náklady

Náklady tvoří vývoj aplikace pro použití, nebo přizpůsobení aplikace pro místní použití (jazykové a místní specifikace přidané k základnímu

Metodika SUMP (a zejména bod 2 cyklu SUMP) vypracovaná Evropskou komisí je v otázce úlohy zúčastněných stran v rozvoji SUMP jasná:

„Plán udržitelné městské mobility se zaměřuje na lidi a na uspokojení jejich základních potřeb v oblasti mobility. Sleduje transparentní a participativní přístup, který od samého počátku a během celého procesu tvorby a provádění plánu přivádí k nejdnomu jednacímu stolu občany a ostatní zúčastněné strany. Participativní plánování (plánování se zapojením veřejnosti) je předpokladem pro to, aby občané a zúčastněné strany převzali odpovědnost za plán udržitelné městské mobility a strategie, které podporuje. To usnadňuje přijetí plánů veřejností a podporu veřejnosti a minimalizuje tak rizika pro osoby a orgány přijímající rozhodnutí a usnadňuje implementaci plánu.“

Další informace:

CIVITA S Policy Note: <http://civitas.eu/content/civitas-policy-notethe-use-social-media-involve-citizens-urban-mobility-projects-and-city>

CIVITA S Handbook: http://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Brochure_STAKEHOLDER_CONSULTATION_web.pdf CIVITAS Insight: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-16-engaging-citizens-todaybuild-sustainable-cities-tomorrow>

Autor

James McGeever

The Environmental Centre for Administration and Technology (Centrul pentru Mediu, Administrație și Tehnologie – ECAT)

Skype: j.mcgeever | Móvil: 00370 653 78522

E-mail: james@ecat.lt

www.sump-network.eu

PRÁVNÍ UPOZORNĚNÍ: Za obsah této publikace nesou odpovědnost výhradně autoři. To nutně neodráží stanovisko Evropské unie. Evropská komise není zodpovědná za jakékoli použití informací obsažených v této příručce. Všechny snímky jsou poskytovány příslušnými partnery (pokud není uvedeno jinak) a jsou schváleny pro reprodukci v této publikaci



CIVITA S PROSPERITY čerpá z fondů evropského výzkumného a inovačního programu Horizon 2020, číslo grantové smlouvy 690636.