



Jelen összefoglaló arra keresi a választ, hogy hogyan tudnak a városi önkormányzatok a közösségi média, térképes szolgáltatások és telefonos alkalmazások segítségével kapcsolatba lépni a polgáraikkal annak érdekében, hogy adatokat gyűjtsenek a SUMP mobilitásmenedzsment intézkedései kidolgozásának, megtervezésének és megvalósításának hatékonyságát javítandó.

A probléma leírása

Korábban fáradtságos munkával kitöltendő űrlapokra és kérdőívekre volt szükség ahhoz, hogy adatokat gyűjtsünk az emberek utazási szokásairól, a különböző utazási módokkal kapcsolatos véleményükről és érzéseikről. Az utóbbi években lezajlott technológiai fejlődés azonban - különösen a mobiltelefonok piacán - újradefiniálta az információgyűjtés módszereit, így ma már a telefonos alkalmazások segítségével gyorsabb és célzottabb, „valós idejű” adatgyűjtésre nyílik mód. Ezek az alkalmazások lehetővé teszik, hogy közben tartsuk és rögzítsük az életünk különböző területeit: így nyomon követhetjük az étrendünket, a munkával és a pihenéssel töltött órákat, a közüzemi számlákat, energiafelhasználásunkat, számolhatjuk a kalóriákat vagy edzésterveket követhetünk. Bármilyen adatot szeretnénk azonban gyűjteni, nagy hangsúlyt kell fektetni a begyűjtött adatok minőségére és megfelelő használatára. Ez különösen igaz (sőt kulcsfontosságú) a SUMP által megfogalmazott (akár tervezési, akár megvalósítási szakaszban lévő) intézkedések megalapozására, amihez egyértelműen minőségi adatokra van szükség. A mobilitással kapcsolatos adatokat számos különböző módszerrel lehet hatékonyan gyűjteni, melyek egyre nagyobb részben mobiltelefonon is elérhetők, olyan internetes oldalak révén, amelyek közösségi hozzájárulás – crowdsourcing – alapon gyűjtenek adatokat az alkalmazáshasználók széles körétől. Vannak olyan alkalmazások, amelyek mérik a kerékpárral megtett út hosszát és sebes-

ségét a munkába járás során, gyalogos útvonalakat rögzítenek, információt szolgáltatnak elérhető parkolóhelyekről, autómegosztó és közbringa szolgáltatásokról, a közösségi közlekedés és az e-jegyek használatáról stb.

Ezek az alkalmazásokon kívül használhatunk térképes megoldásokat az utazástervezéshez, hogy azonosítsuk a legjobb, leggyorsabb vagy legpraktikusabb utazási módot adott helyek között, a polgárok különböző csoportjainak igényeitől függően. Szintén lehetőség van adatgyűjtésre a közúti forgalom, a közösségi közlekedés kihasználtsága, a mobilitási viselkedés (pl. mindennapos utazási szokások, útvonalválasztás, utazási idő, felmerülő problémák) illetve egyes társadalmi és gazdasági jellemzők terén.

Ezek az alkalmazások és az általuk gyűjtött információk a stratégiai tervezés nélkülözhetetlen eszközei. Alkalmasak kell legyenek arra, hogy támogassák az önkormányzat által a mobilitás és az elérhetőség javítása érdekében hozott intézkedések tervezését. Az adatgyűjtésnek ezért folyamatosnak kell lennie, nem pedig egyszeri alkalomnak. Bármely új városi mobilitási intézkedés hatékony bevezetéséhez arra van szükség, hogy az új tervezési megoldások nyomonkövetése együtt járjon a korábban gyűjtött információk felülvizsgálatával.

Az adatgyűjtéshez szükséges eszközök rendelkezésre állásával már nincs ésszerű akadálya annak, hogy bevonjuk a különböző társadalmi szereplők széles körét a döntéshozatali folyamatba, és hogy ezt a folyamatot megalapozott döntésekre és világos követelményekre építsük.

Hogyan működik?

A közösségi médiának számos fajtája létezik (lásd az alábbi egyszerű táblázatot), és sok további szolgáltatás használja a közösségi média által generált adatokat.

Miért használnak az emberek olyan közösségi média alkalmazásokat, amelyek gyűjtik az ötleteiket, a véleményüket és a visszajelzéseiket? Sok esetben azért, mert a közösséghez tartozás érzését és a beleszólás lehetőségét nyújtják számukra, illetve mert ezt általában egyszerűen megtehetik. Közösséghez tartozás és a beleszólás lehetősége: két lényeges jellemző, amelyek gyakran működnek motiváló tényezőként, ezért döntő hatással vannak a beérkező válaszok mennyiségére (és gyakran a minőségére is).

Információt szolgáltató térképes alkalmazások (például útvonaltervezők, autómegosztó szolgáltatások és hasonló) ingyenesen elérhetők és könnyen megtalálhatók a GoogleApp vagy más hasonló szolgáltatás segítségével.

A WAZE (<https://www.waze.com/en-GB/>) példa arra, hogy az emberek miért használnak ilyen eszközöket. Ez az egyik legnagyobb navigációs alkalmazás, amely segíti az autósokat a lehető legjobb útvonalon, a torlódások és a forgalmi akadályok elkerülésével eljutni az úti céljukhoz. Egy személygépkocsi-használókból álló nemzetközi közösségen alapul, melynek tagjai adatokat szolgáltatnak a környékük forgalmi viszonyairól egy központi rendszer számára, amely azután mások számára is elérhetővé teszi ezeket az információkat. A felhasználókat az motiválja, hogy segítsenek másoknak, és ezáltal másokat is hozzájárulásra ösztönözzenek, így a forgalmi információk minősége javul, az adatok mindig naprakészek, és teljesen megfelelnek a felhasználók igényeinek. Ez mindenképpen a beleszólás lehetőségének kitágítását jelenti a felhasználók számára: segíteni másokat a lehető legjobb útvonal megtalálásában, és a városi közútkezelőt is naprakész információkkal ellátni a problémákról.

A fentiekén túl a blogkommentek és fórumok is hasznos eszközök lehetnek a várostervezők számára az új mobilitási intézkedések tervezése és megvalósítása során. Számos olyan blog létezik (gyakran Facebook oldalakhoz kapcsolódva), amelyet egy-egy használói csoport hozott létre, például kerékpárosok vagy a mozgáskorlátozottak csoportjai. A kerékpárosok sokszor felhívják a figyelmet az új kerékpárutak tervezési hibáira, a

hálózat hiányosságaira, az útkadályokra vagy a kerékpárosok számára balesetveszélyes helyszínekre. Az efféle közösségi hozzájárulás révén keletkezett információkat a várostervező szakemberek (akik gyakran maguk is tagjai a fórumoknak) összegyűjtik és a tervezési folyamatok minőségének javítására használják.

Hasonlóképpen, az autómegosztó szolgáltatókból nyerhető információk, és annak megértése, hogy a felhasználók miért választják az autómegosztót a közösségi közlekedéssel szemben, felhasználhatók a közösségi közlekedési hálózat és a városi parkolási rendszer jobb működtetéséhez.

Ami a gyakorlati szempontokat illeti, amikor megkérjük egy felhasználói csoport tagjait arra, hogy egy alkalmazást használjanak, érdemes világosan tájékoztatni őket arról, hogy ez miért jó számukra. Közérthetően a tudomásukra kell hozni, hogy milyen személyes előnyöket kínál számukra az alkalmazás, és hogy annak használata és a tagok hozzájárulása milyen új lehetőségeket nyit meg a közösség számára. Nem csupán anyagi ösztönzőkre kell itt gondolni, hanem valamilyen egyéb személyes nyereségre (pl. elismerésre), vagy egy csoporthoz való tartozás lehetőségére is.

Előnyök – és azok kedvezményezettjei

A megfelelő megközelítés alkalmazása esetén a közösségimédia-hálózatok segíthetnek a szemléletformálásban és segítségükkel a polgárokat a közlekedéssel és a mobilitással kapcsolatos tevékenységekben való részvételre ösztönözhetjük. A közösségi média a közösség életében való részvétel új és izgalmas módjait tette elérhetővé. Vannak ugyanakkor olyan városok is, amelyek haboznak élni az új megoldások nyújtotta lehetőségekkel, mert nem tekintik azokat a közösségi részvétel hiteles vagy legitim formáinak. Ez azonban egyre kevésbé jellemző, ahogy a közösségi alkalmazások és a közösségi hozzájárulás egyre nagyobb pozitív hatással van a helyi várostervezési és városfejlesztési gyakorlatokra. A kockázatok ellenére több a pozitív példa, mint a negatív, ezért itt az idő, hogy a vá-

Közösségi média	Használat
Közösségi hálózatok (pl. Facebook, LinkedIn)	A felhasználók kapcsolatba léphetnek hasonló érdeklődésű és társadalmi háttérű emberekkel.
Internetes könyvjelzőkezelő oldalak (pl. Delicious, Stumble Upon)	A felhasználók elmenthetik, rendszerezhetik és kezelhetik egyes internetes weboldalak linkjeit.
Közösségi hírek (pl. Digg, Reddit)	A felhasználók kipoztolhatnak különböző híreket vagy külső cikkek linkjeit, azután szavazást indíthatnak róluk. A legtöbb szavazatot elnyerő hír jelenik meg a leginkább látható helyen, így a döntés a közösség kezében van.
Médiamegosztás (pl. YouTube, Flickr)	A felhasználók különböző médiaanyagokat, például képeket és videókat tölthetnek fel és oszthatnak meg.
Mikroblogok (pl. Twitter)	Rövid, naprakész információk megosztása, amelyek bárki számára láthatók, aki a követésükre feliratkozik.
Blogkommentek és fórumok (pl. CIVITAS inter@ction)	Az online fórumok tagjai üzenetek kipoztolásával kommunikálhatnak egymással. A blog kommentjei általában a blogposzt témájára fókuszálnak.

1. ábra: A közösségi média típusai (forrás: „A jelen polgárainak megszólítása a jövő fenntartható városainak felépítése érdekében” CIVITAS INSIGHT 16.)

rosvezetők éljenek a közösségi hálózatok nyújtotta lehetőségekkel.

A CIVITAS DYN@MO nevű uniós projekt szerint öt fő előny érhető el a közösségi média és a térképes szolgáltatások használatával a városi mobilitási intézkedések kidolgozása, megtervezése és megvalósítása során:

1. szélesebb közönség érhető el és új célcsoportok vonhatók be a mobilitástervezés folyamatába;
2. javítható a kommunikáció a városi közigazgatás és a polgárok között, és növelhető a SUMP és a tervezett mobilitási intézkedések elfogadottsága;
3. lehetőség nyílik visszajelzések gyűjtésére és a közösség véleményének megismerésére a mobilitási intézkedések és szolgáltatások fejlesztéséről;
4. megfelelő eszközt kínál a polgárok könnyen hozzáférhető mobilitási információkkal való ellátására;

5. lehetőséget nyújt eltérő eszközök, így a közösségi média eltérő típusainak kombinálására, integrálására és összekapcsolására.

Gyakran magas költségvonzatú döntéseket jelentős szintű bizonytalanság mellett kell meghozni. Az LQC¹ projektek esetében a hatások számbavétele és a megoldások értékelése valós adatok alapján elvégezhető.

Light-quick-cheap (Könnyű-gyors-olcsó)

Közvetlen kedvezményezettek

- **A polgárok:** különösen azokban a városokban, ahol a helyi politikai és várostervezési döntési mechanizmusokat egyre inkább decentralizálják, és az egyes városrészek lakóit a közösségük érdekeinek aktívabb képviselőjére ösztönzik. Az ilyen adatgyűjtő rendszerek használata révén ezeknek a városoknak a polgárai pozitív módon járulhatnak hozzá a városuk fejlődéséhez.
- **A helyi önkormányzatok:** jellemzően könnyebben szerezhető politikai támogatás az olyan intézkedések megvalósításához, amelyek a polgároktól közvetlenül gyűjtött adatokra épülnek, különösen azokban a városokban, ahol növekvő nyomás nehezedik a városvezetésre, hogy a közlekedéssel és a közösségi kapcsolatos nagyobb volumenű beruházásokon takarékoskodjon.
- **A várostervezők:** a SUMP által kijelölt egyes („kevésbé vonzó”) intézkedések alátámasztásához adatokra van szükség, a polgárok bevonása pedig ezt lehetővé teszi. (Sok városban például a kerékpározás és a kerékpáros infrastruktúra csak az útépitési, útfelújítási projektek „kiegészítő” eleme, ezért sokszor „kevésbé vonzó” mobilitási intézkedésnek minősül. A kerékpáros blogok, fórumok ugyanakkor felhívják a figyelmet a problémákra, vagy támogatást szereznek a tervek megvalósításához.)
- **A közösségi közlekedési szolgáltatók:** a térképes alkalmazások és útvonaltervezők használata lehetővé teszi az útvonalak jobb megismerését, illetve a használók számának növekedését eredményezheti. A közösségi közlekedési szolgáltatók számára előnyként jelentkezik, hogy az útvonaltervezők adatai és a felhasználók visszajelzései alapján javaslatokat tehetnek a járatok útvonalának módosítására, javítására.

- **Alternatív mobilitási szolgáltatók:** a közbringa- vagy telekocsi-szolgáltatásokat kínáló köz- és magáncégek, vagy helyi aktivista csoportok, amilyen például a Critical Mass kerékpáros mozgalom, nagyobb nyilvánossághoz juthatnak, és bevonhatók a városi mobilitástervezés folyamatába.
- **Az üzlettulajdonosok, helyi gazdasági szereplők:** lehetőségük nyílik a környékük gyalogosforgalmának mérésére és elemzésére, illetve nyomon követhetik, hogy a potenciális vásárlók mennyi időt töltenek az utcájukban vagy az üzletük közelében. (Fontos tudniuk, hogy az emberek csak futólag járnak arra, vagy időt töltenek – és pénzt költenek – a környékbeli kirakatok előtt és a teraszokon stb.).

Esettanulmány - CIVITAS PLUS II Gdynia (Lengyelország): Mobilna Gdynia platform

2014 februárjában Gdynia városa a Gdansk-i Műszaki Egyetem koncepciója alapján elindított egy internetes platformot Mobilna Gdynia néven. Olyan eszközt akartak kifejleszteni, amely lehetővé teszi az önkormányzat számára, hogy könnyebben és szélesebb körben kommunikáljon a nyilvánossággal és az érdekeltekkel. Az is a célok között szerepelt, hogy segítsen a helyi közösséggel folytatott konzultációk lebonyolításában, különösen a közlekedéstervezés területén, illetve a SUMP kidolgozásának folyamata során.

A Mobilna Gdynia platform nem az első kísérlet volt az önkormányzat részéről, hogy a közösségi média révén kommunikáljon a polgáraival. 2013 óta Gdynia városa aktívan használta a Mobilna Gdynia Facebook-profilját a fenntartható mobilitással kapcsolatos szemléletformálásra és a polgárok tájékoztatására, illetve a közvélemény szondázására a bevezetés alatt álló vagy tervezett intézkedésekkel kapcsolatban. Erre építve az önkormányzat úgy döntött, hogy létrehoz

egy olyan weboldalt, amely nemcsak a tájékoztatás és a szemléletformálás eszköze, de arra is ösztönzi a polgárokat, hogy bekapcsolódjanak a SUMP-ot illető társadalmi párbeszédbe. Gdynia célja ezzel az volt, hogy megismerje a polgárok véleményét a tervezési kérdésekkel kapcsolatban, jobban megértse az emberek attitűdjét, valamint, hogy a mobilitási problémák megoldására konkrét intézkedési javaslatokat kapjon.

A polgárokkal folytatott sikeres párbeszéd egyik példája a Gdynia egyik főutcájának gépjárműforgalom előli lezárásával kapcsolatos online közvéleménykutatás volt.

A kísérlet azt bizonyította, hogy a nyilvánossággal való kommunikációnak ez a formája óriási lehetőségeket rejt magában. Több mint 2 700 ember töltötte ki, és több mint 7 000 ember nézte meg a kérdőívet. A válaszadók nagyjából 73 százaléka egyetértett a forgalomkorlátozással, a 2 700 válaszadó több mint 60 százaléka pedig az utca gépjárműforgalom előli lezárásával is. A „technológiailag kevésbé aktív” célcsoportok elérése érdekében körülbelül 200 hagyományos kérdőívvel egészítették ki a közvéleménykutatást. Gdynia városának tapasztalatai megmutatták, hogy az emberek hajlandók részt venni a társadalmi párbeszédben, és hallatni akarják a hangjukat.

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

- A begyűjtött adatok minősége nem megfelelő a tervezett beruházás megalapozásához. A mobilalkalmazások segítségével gyűjtött adatokban gyakran felülreprezentáltak a mobiltechnológia rendszeres felhasználói, ezért előfordulhat, hogy az adatok a polgárok szélesebb körére nézve kevésbé reprezentatívak.
- A helyi hatóságok nem akarnak több feldolgozandó információhoz jutni, ami utána cselekvést tenne szükségessé. Ez nagyobb felelősséget helyez rájuk és megfelelő irányítást kíván meg tőlük, valamint növeli az elvárásokat.
- Fontos kérdés az adatvédelem: hogyan gyűjtik a személyes adatokat egy alkalmazásra való feliratkozás során (a felhasználó tartózkodási helyének adataihoz, illetve a telefonján tárolt fájlokhoz, kapcsolati listához és képekhez való hozzáférés kérése).
- A gyenge internetkapcsolat használhatatlanná teheti a szolgáltatást, és ez elriaszthatja a felhasználókat.
- A helyi hatóságok adott esetben végeznek adatgyűjtést, de nem készültek fel arra, hogy fel is használják azokat. Pusztán azért végzik a gyűjtést, hogy kipipálják ezt a feladatot, de nem áll szándékukban felhasználni az adatokat a jövőbeli fejlesztések előkészítésére vagy a meglévő szolgáltatások javítására.
- Az önkormányzatok tartanak az adatgyűjtéssel és adatkezeléssel járó többletfeladatoktól, ezért úgy döntenek, hogy egyáltalán nem élnek vele.

Hátrányok, veszélyek

A következő lehetséges hátrányokkal és veszélyekkel számolhatunk:

- A begyűjtött adatok „hibásak”, vagyis olyan elképzeléseket támasztanak alá, amelyek megvalósítása esetleg nem felelne meg a város jelenlegi érdekeinek.

Az érdekeltek elemzése –kik a támogatók és az ellenzők?

Jellemzően azok a támogatók, akik technológiailag lépést tudnak tartani az alkalmazások fejlődésével. Ugyancsak ide tartoznak a különböző közösségek aktív tagjai, akik naprakész információkkal szeretnék ellátni a döntéshozókat a helyi ügyekkel és problémákkal kapcsolatban. Általában az aktív polgárok azok, akik hajlandók részt venni az alkalmazások segítségével vég-

zett adatgyűjtő tevékenységek kidolgozásában és fejlesztésében.

Ugyancsak a támogatók soraiban tudhatjuk azokat az aktivistákat, akik részt vesznek a társadalmi céljaik megvalósítása érdekében szervezett rendezvényeken – legyen szó a közösségi terek védelméről, a kerékpáros útvonalak fejlesztéséről, a gyalogosok jogairól, jobb közösségi közlekedési szolgáltatásokról stb. Ezek a csoportok gyakran lépnek fel kezdeményezőként.

Az ellenzők köre nem ilyen egyértelmű. Lehetnek olyan emberek a helyi hatóságok és a döntéshozó intézmények soraiban, akiket aggodalommal tölt el az ilyen rendszerek alkalmazásával óhatatlanul együtt járó nagyobb felelősség és átláthatóság.

Jogi keretek

Az említett szolgáltatásokat nyújtó alkalmazások közül sok az országspecifikus vagy akár az adott városra szabott alkalmazás. Ezért a jogi kereteknek a nemzeti vagy az európai jogszabályokkal összhangban kell lenniük, ahogy a személyes adatok felhasználásának és védelmének is.

A városok szakpolitikai lehetőségei

Az önkormányzatok számára az ilyen alkalmazások bevezetése és használatának népszerűsítése viszonylag egyszerű lehetőség. Ideális esetben azonban bármilyen rendszert is vezetünk be, hogy adatgyűjtésre vagy az abban való részvételre ösztönözzük az embereket, az adatok feldolgozásáért felelős szervnek készen kell állnia, és a szükséges eszközök birtokában kell lennie ahhoz, hogy megfelelő visszajelzést adjon az emberek számára, valamint, hogy a felhasználóktól kapott visszajelzések alapján javítsa ill. felülvizsgálja a szolgáltatásait.

Olyan rendszert kell működtetni, amely a folyamatos fejlődést támogatja az adatfeldolgozás segítségével.

Kinek a feladata (a városi közigazgatáson belül)?

Ez az adott városi önkormányzat szervezeti felépítésének a függvénye, nehéz megjelölni egy konkrét beosztást vagy szervezeti egységet. Ami biztos, hogy sokat segíthet egy karizmatikus politikus, aki a példamutatásával jár az élen.

Jó és rossz gyakorlatok (rövid példák- kal)

Traffic Agent – <http://www.trafikkagenten.no/en/about-the-traffic-agent> Buenas y malas prácticas (ejemplos breves)

Agente de tráfico (Traffic Agent) - <http://www.trafikkagenten.no/en/about-the-traffic-agent>

Az önkormányzat által biztosított 347 000 eurós forrás birtokában a Norvég Tudományos Tanács, a Capgemini tanácsadó cég és az Oslo városát képviselő Vibeke Rørholt feladata olyan környezet létrehozása volt, amelyben a szülők úgy érzik, hogy biztonságosan elengedhetik a gyerekeiket gyalogosan az iskolába. „Forgalmi jelentést kellett készítenem Oslo összes útjáról. Ez jókora feladat,” jegyzi meg Rørholt. „Ezért arra gondoltam, miért nem kérdezzük meg a gyerekeket arról, hogyan érzik magukat az utcán?” Erre a legalkalmasabb a játékosítás. Egy okostelefonos alkalmazás használatával a gyerekek a város „titkosügynökei” lehetnek, és azonnali jelentéseket küldhetnek például az iskolába vezető úton található problémásabb gyalogátkelőkről vagy a nagyobb forgalmú útszakaszokról. A tartózkodási helyüket GPS követi nyomon, így a kutatók pontosan meg tudják mondani, hogy hol jelentkeznek ezek a veszélyforrások. Rørholt szerint a gyerekek által az alkalmazás révén biztosított információk alapján a hatóságok tavaly több jelentős kereszteződést átalakítottak, és járdákat építettek, hogy növeljék a gyalogosok biztonságát. Több iskola is jelezte például, hogy az

iskolába menet szeretnek egy magánterületen áthaladni, mert biztonságosabbnak érzik azt az útvonalat, ezért Oslo önkormányzata megállapodott a terület tulajdonosával, hogy az önkormányzat gyalogátkelőhelyet, gyalogos útvonalat és korlátot épít a területen, a tulajdonos pedig karbantartja ezeket. Az adatvédelmi aggályok elriaszthatják a szülőket vagy a pedagógusokat attól, hogy az alkalmazás használatára ösztönözzék a gyerekeket, ezért a Traffic Agent az elejétől fogva anonimizált adatokkal dolgozik. Az alkalmazást beépítették a norvég iskolarendszer szoftveres platformjába, amely egy azonosító kódot generál minden gyerek számára, amellyel bejelentkezhetnek az alkalmazásba. Ez az adat csak az iskola és a projektcsapat számára látható. Rørholt azt is hozzáteszi, hogy ha a gyerekek már otthon bekapcsolják az alkalmazást, addig nem kapnak információt a rendszerből, amíg legalább 200 méterre el nem távolodtak az otthonuktól. A gyerekek magánéletének a tiszteletben tartása érdekében nem minden általuk megosztott információ érhető el a szülők vagy a pedagógusok számára. Bár az alkalmazás még csak a fővárosban működik, Rørholt szerint a fővárosi vezetés azt szeretné, ha egész Norvégiában használható lenne, és más közösségek is olcsón hozzáférnének. Ez egy lassú folyamat: a 135 iskolából eddig mindössze 35 csatlakozott a kezdeményezéshez. „Nem hiszem, hogy már sikerült növelnünk a gyalogosan járó gyerekek számát,” fogalmazott Rørholt, „de bízom benne, hogy a jövőben ez sikerülni fog. Remélem, hogy amikor nyilvánosságra hozzuk az eredményeinket – amit a Facebookon szeretnénk megtenni, mivel ott érhető el a szülők –, több iskola is csatlakozik az együttműködéshez.” Az Osóhoz hasonló városoknak meg kell találniuk az egyensúlyt a megközelíthetőség és az élıhetőség között, és úgy tűnik, hogy a lakosoktól önkéntes alapon gyűjtött információk ésszerű és előremutató eszközt biztosítanak ehhez. A Traffic Agent alkalmazás

példája megmutatja, hogy a gyerekek akár egyetlen gombnyomással képesek abban is a segítségünkre lenni, hogy hogyan tervezzük a városainkat – például, hogy hol a legbiztonságosabb felépíteni egy iskolát.

Kerékpározási szokásokkal kapcsolatos országos adatgyűjtés Hollandiában - <http://fiets-telweek.nl/fietstelweek-measuring-improving-and-stimulatingof-bike-behaviour>

2015 szeptemberében a Holland Kerékpárosok Szövetsége több mobilitási szervezettel közösen megrendezte az első Országos Kerékpárszámláló Hetet (Nationale Fiets Telweek). Noha Hollandia fejlett kerékpáros kultúrájáról ismert, a kerékpározási szokásokról korábban kevés tárgyyszerű, méréseken alapuló információ állt rendelkezésre. A helyi és regionális önkormányzatok, illetve az infrastruktúráért és a környezetvédelemért felelős minisztérium által finanszírozott Országos Kerékpárszámláló Hét keretében több mint 50 000 ember osztott meg adatokat a kerékpározási szokásairól. Az így összegyűjtött adatok segítenek a holland városoknak olyan intézkedések kidolgozásában és kezdeményezésében, amelyek országsszerte tovább javítják a kerékpározás feltételeit.

A holland városokban általában meglehetősen magas azok aránya, akik a kerékpárt választják más közlekedési módokkal szemben. A városi területeken azonban a kerékpárutak egyre zsúfoltabbak, ami lassítja a kerékpáros forgalmat. Noha a holland városok és önkormányzatok nagy figyelmet fordítanak a kerékpározásra, a beruházások meg alapozottságát még tovább szükséges javítani, viszont eddig az adatok hiánya miatt nem állt rendelkezésre a döntéshozatalhoz szükséges tárgyyszerű és mérésekre alapozott információ. Az Országos Kerékpárszámláló Hét programja során kétféle tevékeny-

ség folyik. A szervezők alapos helyi és országos marketingkampányt folytatnak, hogy felhívják a figyelmet a kezdeményezésre. A hét folyamán pedig egy okostelefonos alkalmazással gyűjtik az adatokat, melyeket egy –európai uniós Interreg projekt keretében kidolgozott – Bike PRINT nevű eszköz dolgoz fel hasznosítható információkká.

A Bike PRINT GPS-t, mobil- és WiFi-spotokat és egy alkalmazást használ, hogy adatokat gyűjtsön a kerékpáros tartózkodási helyéről, sebességéről és gyorsulásáról, majd ezeket feldolgozva anonimizált adatokat szolgáltat a kerékpáros kiindulási és célpontjáról, útvonaláról (az adatokat térképre illesztve) és sebességéről. Az adatokat ezután elemzik, és információt szereznek a lehetséges elterelésekről, a hálózat minőségéről, a népszerű útvonalokról stb. Ezek az információk megjelennek a Bike PRINT online felületén, majd nyílt adathalmaz formájában a helyi önkormányzatok rendelkezésére bocsátják őket. 2016-ban a Holland Kerékpárosok Szövetsége elindított egy nyílt hozzáférésű platformot, amelyen az Országos Kerékpárszámláló Hetek keretében gyűjtött összes adat elérhető. A sikerre való tekintettel az Országos Kerékpárszámláló Hetet minden már évben megrendezik Hollandiában

Időigény

A megoldás bevezetése egyszerű és rövid időt vesz igénybe. Az alkalmazások egyszerűen létrehozhatók, és a használatuk könnyen elmagyarázható. Az adatgyűjtés és az adatfeldolgozás struktúrájának kialakítása egyes önkormányzatok esetében időt vehet igénybe.

Költségek

Az alkalmazás kifejlesztésének vagy egy meglévő alkalmazás helyi használatra történő adaptálásának költségei (az alkalmazás általános struktúrájának kiegészítése a helyi nyelvvél és más sajátosságokkal), valamint az adatgyűjtés és az adat-

feldolgozás struktúrájának kialakításával és bevezetésével kapcsolatos költségek merülnek fel.

A legjelentősebb ugyanakkor talán azoknak az alkalmazottaknak a munkaerőköltsége, akik összegyűjtik, tárolják és kezelik az adatokat, hogy a segítségükkel ajánlásokat lehessen tenni a SUMP ill. a mobilitásmenedzsment intézkedések minőségének javítása érdekében.

Nyitott kérdések

Minden városnak sajátos kérdésekkel kell szembenéznie, amelyek legtöbbször nem egyeznek meg a más városokban felmerülő kérdésekkel.

Lehetséges jövőbeli fejlődési irányok

Az emberek városi környezetben történő mozgásának feltérképezésében rejlő potenciál kiaknázása számos jövőbeli fejlődési lehetőséget kínál, és kizárólag az egyes városok ambícióitól és igényeitől függ, hogy mennyire élnek ezekkel a lehetőségekkel. Olyan mértékű lesz a jövőbeli fejlődés, amennyire elkötelezettek az önkormányzatok a polgáraik, a turisták és a gazdasági szereplők számára nyújtott helyi mobilitási szolgáltatások fejlesztése iránt.

Hogyan és hová illeszthető be mindez a SUMP-ba?

Ezeknek az eszközöknek és technikáknak a használata illeszkedik a SUMP ciklus minden fázisába, amelyek közül a legfontosabbak:

- jövőkép kialakítása,
- adatgyűjtés,
- társadalmi részvétel általában (pl. információ),
- szavazás a forgatókönyvekről,
- az intézkedések hatásainak becslése és az intézkedések kiválasztása,
- értékelés.

A SUMP lényege megfelelő mobilitási szolgáltatási kínálat megtervezése és elérhetővé tétele a

városi tér összes használója számára. A városi önkormányzatok nem engedhetik meg maguknak, hogy elkészítsék a SUMP-ot, majd ölbe tett kézzel üljenek abban a hitben, hogy elvégezték a feladatukat.

Az Európai Bizottság által kidolgoztatott SUMP útmutató (különösen a SUMP ciklus 2. pontja) világosan fogalmaz az érdekeltek szerepéről a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásában:

„A Fenntartható városi mobilitási terv az emberekre és az alapvető mobilitási igényeik biztosítására összpontosít. Átláthatóság és részvételi megközelítés jellemzi, ezért a polgárok és más érdekeltek a tervezés és a megvalósítás összes fázisában, a kezdetektől szerepet kapnak. A részvételi tervezés elengedhetetlen ahhoz, hogy a polgárok és más érdekeltek magukénak érezzék a fenntartható városi mobilitási tervet és az abban foglalt intézkedéseket.

A részvételi megközelítés javítja a fejlesztések társadalmi elfogadottságát és támogatottságát, ami minimalizálja a döntéshozók kockázatait és elősegíti a terv végrehajtását.”

További információ:

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

CIVITAS Kézikönyv:

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>

Szerző

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

JOGI NYILATKOZAT: Jelen publikáció tartalmáért kizárólag a szerzők tartoznak felelősséggel, és az nem feltétlenül tükrözi az Európai Unió véleményét. Az Európai Bizottság nem vállal felelősséget az itt található információk bármilyen lehetséges felhasználásáért. Az összes képanyagot a résztvevő partnerek bocsátották rendelkezésre (kivéve, ha másképpen jelezzük), és azok jelen publikációban történő felhasználásához hozzájárultak.



A CIVITAS PROSPERITY az Európai Unió Horizont 2020 kutatási és innovációs programja támogatásában részesült. A támogatási szerződés száma: No 690636.