



W jaki sposób miasta mogą angażować mieszkańców poprzez wykorzystanie mediów społecznościowych, mapowanie i aplikacje do gromadzenia danych w celu usprawnienia procesów projektowania, planowania i wdrażania działań zarządzania mobilnością w ramach planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Opis problemu

Wcześniej gromadziliśmy dane o podróżach oraz opinie i odczucia ludzi na temat różnych możliwości podróżowania, poprzez mozolne i bardzo pracochłonne wypełnianie formularzy i kwestionariuszy. Postęp technologiczny - w szczególności w technologii telefonii komórkowej - na nowo zdefiniował sposób, w jaki w ostatnich latach gromadzimy i odwzorowujemy informacje. Możemy teraz uzyskiwać szybsze i dużo bardziej praktyczne dane „na żywo” poprzez aplikacje telefoniczne. Takie aplikacje pomagają nam w zarządzaniu i rejestrowaniu tego, jak żyjemy, monitorują, co jemy, godziny pracy i spędzania wolnego czasu, rachunki domowe, zużycie energii, ilość kalorii, rutynowe ćwiczenia itp. Jednakże przy gromadzeniu wszelkich danych należy położyć nacisk na jakość tego, co jest gromadzone i jak jest wykorzystywane. Jest to szczególnie istotne (i w rzeczywistości kluczowe!) w uzasadnianiu i wspieraniu inwestycji w działania związane z rozwojem planów SUMP (zarówno na etapie planowania, jak i wdrażania), gdzie istnieje wyraźne zapotrzebowanie na wysokiej jakości dane. Zbieranie danych dotyczących mobilności może być skutecznie realizowane poprzez różne metody, a wiele z nich jest coraz bardziej dostępnych przez telefony komórkowe (połączone ze stronami internetowymi, które pozyskują informacje z szerokiego zakresu i liczby użytkowników aplikacji). W przypadku usług związanych z mobilnością możemy znaleźć aplikacje, które obejmują kilometry i prędkość dojazdu rowerem do pracy, trasy pokonywane pieszo, miejsca

parkingowe, systemy współużytkowania samochodów i rowerów, korzystanie z transportu publicznego, bilety elektroniczne, itp.

Oprócz tych aplikacji, możemy wykorzystać mapowanie do planowania podróży, aby pomóc w określeniu najlepszej/najszybszej/najbardziej praktycznej metody podróżowania z jednego miejsca do drugiego, w zależności od różnych potrzeb różnych grup obywateli. Ponadto pomagają one w określeniu natężenia ruchu/wykorzystania transportu publicznego; zachowań komunikacyjnych (takich jak codzienne nawyki, wybierane trasy, czas poświęcany na transport, czy napotkane problemy); oraz czynników społeczno-ekonomicznych.

Aplikacje te oraz gromadzone przez nie informacje muszą ostatecznie stanowić część procesu planowania strategicznego. Informacje te muszą być w stanie wspierać planowanie przez miasto usprawnień w zakresie mobilności i dostępności. Dlatego też gromadzenie danych musi być procesem ciągłym, a nie jednorazowym. Monitorowanie nowych usprawnień w planowaniu ma być prowadzone razem z weryfikacją wcześniej zebranych informacji w celu lepszego zarządzania wszelkimi nowymi działaniami w zakresie mobilności w mieście.

Dzięki dostępnym obecnie środkom gromadzenia informacji, nie może być usprawiedliwieniem dla niewłączenia w proces podejmowania decyzji wielu różnych interesariuszy, a proces ten powinien być oparty o świadome wybory i wymagania.

Jak to działa?

Istnieje wiele rodzajów mediów społecznościowych (patrz prosta tabela poniżej) i wiele rodzajów usług dodatkowych, które wykorzystują informacje generowane przez media społecznościowe.

Dlaczego ludzie korzystają z aplikacji mediów społecznościowych, które gromadzą ich pomysły i opinie oraz informacje zwrotne? W wielu przypadkach jest tak dlatego, że daje im to poczucie przynależności i upodmiotowienia, jak również, ponieważ zazwyczaj łatwo jest wnieść swój wkład i w nim uczestniczyć. „Przynależność” i „upodmiotowienie” - te dwie cechy są ważne, ponieważ są one często czynnikami motywującymi i jako takie, będą określać ilość (a często również jakość) otrzymanych odpowiedzi.

Aplikacje mapujące, które dostarczają informacji (takie jak wyszukiwarki połączeń, systemy car-sharing i podobne) są dostępne bezpłatnie i w prosty sposób w GoogleApp lub w równoważnym serwisie.

WAZE (<https://www.waze.com/en-GB/>) jest jednym z przykładów pokazujących, dlaczego ludzie angażują się w korzystanie z tych narzędzi. Jest to jedna z największych aplikacji komunikacyjnych i nawigacyjnych, która pomaga kierowcom dotrzeć do celu podróży w możliwie najlepszy sposób, unikając kongestii i zatorów. Działa w oparciu o międzynarodową społeczność kierowców, którzy na bieżąco informują o ruchu drogowym na swoim terenie do centralnego systemu, który następnie dostarcza tych informacji dla innych. Zachęta dla użytkowników polega na tym, aby pomagać innym, a czyniąc to, by inni przyczyniali się do tego, by proces ulepszania tras komunikacyjnych trwał i był stale aktualny i w pełni odpowiedni dla użytkowników. Zapewnia to prawdziwe poczucie upodmiotowienia użytkowników; możliwość zdefiniowania dla innych możliwie najlepszych tras ruchu, a w procesie tym zapewnienie zespołom utrzymania dróg miejskich aktualnej ewidencji problemów.

Ponadto, komentarze na blogu i fora są szczególnie użyteczne, by pomóc planistom miejskim w projektowaniu i wdrażaniu nowych środków mobilności. Kilka stron blogowych (często połączonych ze stroną na Facebooku) jest tworzonych przez określone grupy użytkowników mobilności, takie jak na przykład rowerzyści lub grupy niepełnosprawnych. Rowerzyści często zwracają uwagę na źle zaprojektowane nowe

trasy rowerowe, luki w ścieżkach rowerowych, trasy z przeszkodami lub czarne punkty dla rowerzystów na drogach. Takie komentarze pochodzące od społeczeństwa są zbierane przez urbanistów (którzy często są członkami forów) i wykorzystane do poprawy procedur planowania.

Również, na przykład, informacje z systemów car-sharing i zrozumienie, dlaczego użytkownicy wolą korzystać z prywatnego samochodu użytkowanego wspólnie niż z innych środków transportu, mogą być wykorzystane do lepszego zarządzania trasami transportu publicznego i miejscami parkingowymi w miastach.

Na poziomie praktycznym należy pamiętać, że jeśli poprosi się grupę użytkowników o korzystanie z danej aplikacji, to warto pamiętać, by zachęta do takiego działania była jasna dla nowego użytkownika; wyjaśnienia co ludzie uzyskają z pobrania i korzystania z aplikacji na swoim osobistym urządzeniu. Należy jasno określić, czego mogą się spodziewać w zamian, jakie będą ich własne korzyści osobiste lub jaki będzie ich wpływ. Nie musi to być zachęta finansowa; może to być coś w innej formie (osobiste uznanie) lub możliwość dołączenia do określonej grupy lub ruchu.

Korzyści - i dla kogo są

Dzięki odpowiedniemu podejściu sieci mediów społecznościowych mogą pomóc w podnoszeniu świadomości i zachęcać do uczestnictwa w wielu działaniach dotyczących transportu i mobilności. Media społecznościowe otworzyły nowe, ekscytujące sposoby angażowania i uczestnictwa społeczeństwa. Niektóre administracje miejskie nadal jednak niechętnie korzystają z tych nowych sposobów, ponieważ nie są one postrzegane jako prawdziwa lub uzasadniona forma udziału społeczeństwa. Coraz częściej jednak poglądy te ulegają zmianie, ponieważ wpływ aplikacji społecznościowych i crowd-sourcingu staje się coraz szerszy i bardziej wpływowy w kształtowaniu lokalnego planowania i rozwoju miast. Niezależnie od istniejących zagrożeń, istnieje więcej pozytywnych niż nega-

Media społecznościowe	Zastosowanie
Sieci społecznościowe (przykłady: Facebook, LinkedIn)	Umożliwia użytkownikom łączenie się z innymi osobami o podobnych zainteresowaniach i pochodzeniu.
Strony z zakładkami (przykłady: Delicious, Stumble Upon)	Umożliwia użytkownikom zapisywanie, organizowanie i zarządzanie linkami do różnych stron internetowych i zasobów w Internecie.
Wiadomości społeczne (przykład: Digg, Reddit)	Umożliwia użytkownikom zamieszczanie różnych elementów lub linków do zewnętrznych artykułów oraz następnie rozpoczęcie konkursu, by zagłosować na sam przedmiot. Pozycje otrzymujące więcej głosów są wyświetlane w widocznym miejscu, więc decyzja jest zależna od społeczności.
Dzielenie się multimediami (przykłady: YouTube, Flickr)	Umożliwienie użytkownikowi przesyłania i udostępniania różnych mediów, takich jak zdjęcia i filmy.
Mikroblokowanie (przykład: Twitter)	Skoncentrowanie się na krótkich aktualizacjach wyświetlanych każdemu, kto ich oczekuje.
Komentarze do blogów i fora (przykład: CIVITAS inter@ction)	Fora internetowe pozwalają członkom na prowadzenie rozmów poprzez zamieszczanie postów. Komentarze blogów zazwyczaj skupiają się na danym temacie bloga.

Rys. 1: Różne rodzaje mediów społecznościowych (CIVITAS INSIGHT Nr.16: Zaangażowanie dzisiejszych obywateli w budowę zrównoważonego miasta jutra)

tywnych przykładów, a teraz nadszedł właściwy czas, by liderzy miast wykorzystali potencjał sieci społecznościowych.

Według projektu UE CIVITAS DYN@MO, wykorzystanie mediów społecznościowych i narzędzi mapowania w projektowaniu, planowaniu i realizacji ma pięć korzyści działań na rzecz mobilności w mieście:

- Dotarcie do szerszego grona odbiorców i zaangażowanie nowych grup docelowych w procesie planowania mobilności
- Poprawa komunikacji między administracją miejską i obywatelami, pomoc w tworzeniu szerszej akceptacji w kierunku SUMP i działań na rzecz mobilności
- Gromadzenie informacji zwrotnych i publicznych opinii na temat rozwoju środków i usług w zakresie mobilności
- Oferowanie dobrego sposobu na zapewnienie obywatelom łatwo dostępnych informacji o mobilności;
- Łączenie, integracja i powiązanie kilku narzędzi jak np. różne grupy mediów społecznościowych. Podejmowanie kosztownych decyzji opiera się na znacznym stopniu niepewności. W przypadku projektów LQC efekty mogą zostać potwierdzone, a rozwiązania zweryfikowane na podstawie rzeczywistych danych.

Beneficjenci bezpośredni

- **Mieszkańcy:** Szczególnie w miastach, gdzie podejmowanie decyzji politycznych i planistycznych jest w coraz większym stopniu decentralizowane a dzielnice zachęcane do aktywniejszego reprezentowania swoich członków społeczności. Obywatele mogą tu odegrać naprawdę pozytywną rolę w rozwoju swojego miasta poprzez takie systemy zbierania danych.
- **Władze lokalne:** Zwłaszcza w przypadku, gdy publiczne finansowanie transportu w dużych miastach oraz rozwój przestrzeni publicznej i mobilności podlegają rosnącej presji na oszczędzanie, wszelkie systemy, które są wspierane/uzasadnione poprzez bezpośrednie przekazywanie danych przez obywateli, dowodzą łatwiejszego uzyskania poparcia politycznego.
- **Planiści miejscy:** W poszukiwaniu danych w celu wsparcia niektórych („mniej atrakcyjnych”) działań na rzecz rozwoju SUMP, zaangażowanie obywateli dostarcza informacji wspierających nowe systemy (na przykład infrastruktura rowerowa i ruch rowerowy w wielu miastach pozostaje „dodatkiem” do procesu planowania budowy/renowacji dróg oraz są często „mniej atrakcyjnym” działaniem w zakresie mobilności. Fora rowerzystów na blogach zwracają uwagę na problemy i/lub wyrażają wsparcie dla planowanych programów).
- **Dostawcy transportu publicznego:** Mapowanie/planowanie podróży zapewnia lepsze zrozumienie tras oraz usług i może prowadzić do zwiększenia liczby użytkowników. Dostawcy usług transportu publicznego odniosą korzyści dzięki możliwości zaproponowania zmiany trasy i usprawnień dzięki dostępowi do danych dotyczących planowania podróży i informacji zwrotnych od użytkowników.
- **Alternatywni dostawcy usług w zakresie mobilności:** Publiczne lub prywatne firmy oferujące na przykład systemy rowerów lub

współużytkowania samochodów, lub lokalne grupy aktywistów, takie jak grupy rowerowej masy krytycznej, mogą uzyskać lepszą widoczność i zostać włączone do ogólnego planu mobilności miejskiej.

- **Właściciele sklepów / lokalna gospodarka:** Mogą one mierzyć / analizować ruch pieszy i czas, który potencjalni klienci spędzają na swojej ulicy / w swojej okolicy (dla nich ważne jest, by wiedzieć, że ludzie nie tylko szybko tu przechodzą, ale spędzają czas (i pieniądze) przed witrynami sklepów lub na tarasach itp).

Przykład: CIVITAS PLUS II | Gdynia (Polska): Platforma Mobilna Gdynia

W lutym 2014 r. w Gdyni uruchomiono platformę internetową Mobilna Gdynia w oparciu o koncepcję Politechniki Gdańskiej. Głównym celem było stworzenie narzędzia, które umożliwiłoby miastu łatwiejszą i szerszą komunikację ze społeczeństwem i zainteresowanymi stronami. Miała również pomóc w przeprowadzeniu konsultacji ze społecznością lokalną, szczególnie podczas planowania transportu i procesu opracowywania planu SUMP. Platforma Mobilna Gdynia nie była pierwszą próbą wykorzystania mediów społecznościowych w mieście do komunikacji z obywatelami. Od 2013 r. Gdynia aktywnie wykorzystywała swój profil Mobilna Gdynia na Facebooku do podniesienia świadomości, informowania obywateli o zrównoważonej mobilności i uzyskania informacji od opinii publicznej na temat obecnie wdrażanych lub planowanych działań na rzecz mobilności. Na tej podstawie miasto postanowiło zaprojektować stronę internetową w taki sposób, by nie tylko dostarczać informacji i podnosić świadomość, ale również zachęcać obywateli, by przyłączyli się do dyskusji na temat SUMP. W ten sposób Gdynia ma nadzieję wiedzieć więcej o opinii mieszkańców na temat planowania i lepiej rozumieć ludzkie problemy, otrzymy-

wać konkretne propozycje na działania mające na celu przezwyciężenie problemów związanych z mobilnością.

Jednym z takich przykładów udanego dialogu z obywatelami była ankieta internetowa w sprawie zamknięcia jednej z głównych gdyńskich ulic dla ruchu drogowego. Eksperyment wykazał, że ten sposób komunikowania się ze społeczeństwem ma ogromny potencjał. Ponad 2700 osób wypełniło kwestionariusz, a obejrzało go ponad 7000 osób. Około 73 procent respondentów zgodziło się na ograniczenie ruchu samochodowego na ulicy a ponad 60 procent z tych 2700 zgodziło się na zamknięcie ulicy dla ruchu. Około 200 tradycyjnych wywiadów uzupełniło ankietę w celu odzwierciedlenia zdania grup społecznych w mniejszym stopniu „technologicznie aktywnych”. Doświadczenia z Gdyni pokazały, że ludzie są chętni do udziału w dyskusji i wyrażania swoich opinii.

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

- Władze lokalne nie chcą otrzymywać więcej informacji, które muszą być przetwarzane dla podjęcia działania. To dodaje dodatkowy poziom odpowiedzialności władz lokalnych, a jeśli dane nie są właściwie zarządzane, nie mogą być zastosowane. Daje to też dodatkową warstwę oczekiwań w stosunku do zbierającego informacje.
- Ochrona danych to ważna kwestia: w jaki sposób dane osobowe są gromadzone w ramach procesu rejestracji w celu korzystania z aplikacji (dając dostęp do lokalizacji i do bazy plików telefonu, kontaktów i zdjęć).
- Słabe połączenie internetowe może sprawić, że usługi staną się bezużyteczne i może wykluczyć użytkowników z korzystania z aplikacji.
- Władze lokalne zbierają dane, ale nie są przygotowane do ich wykorzystania lub zrobienia z nimi cokolwiek! Są one zbierane wyłącznie jako zadanie z zaznaczonym polem wyboru, bez zamiaru wykorzystania ich do zwiększenia inwestycji na przyszłe działania lub poprawy realizacji bieżących działań.
- Miasta obawiają się możliwej „dodatkowej” pracy związanej z gromadzeniem danych i zarządzaniem danymi i dlatego decydują się w ogóle z tego nie korzystać.

Wady, zagrożenia

Mogą one obejmować:

- Dostarczone dane są danymi „złymi”, co oznacza że popierają idee, które mogą nie być właściwe dla miasta w tym konkretnym momencie.
- Zebrane dane nie są wystarczająco wysokiej jakości dla dostarczenia uzasadnienia dla inwestycji do wykonania. Dane zdobywane poprzez aplikacje mobilne mogą być czasami zbyt daleko idące w kierunku regularnych użytkowników technologii komórkowej i mogą nie być reprezentatywne dla szerszego grona obywateli.

Analiza interesariuszy – kto jest sprzymierzeńcem, a kto przeciwnikiem

Sprzymierzeńcy to zazwyczaj osoby, które dysponują technologicznymi środkami pozwalającymi im być na bieżąco z nowymi aplikacjami. Również ci, którzy są aktywni w różnych społecznościach i którzy chcą dostarczać decydom aktualnych informacji na temat lokalnych problemów i zagadnień. Aktywni obywatele zazwyczaj są tymi, którzy chcą korzystać, rozwijać i ulepszać takie środki gromadzenia danych poprzez aplikacje. Również ci aktywiści, którzy uczestniczą w wydarzeniach, które promują ich konkretną sprawę, czy jest to ochrona przestrzeni publicznych, poprawa tras rowerowych, prawa pieszych, lepsze usługi transportu publicznego, itp. - grupy te często są liderami zmian.

Przeciwnicy nie są tak oczywiści. W samorządzie lokalnym mogą to być przedstawiciele władz lokalnych i instytucji podejmujących decyzje, obawiający się zwiększonej odpowiedzialności i przejrzystości, do której będą zmuszeni przy wdrażaniu takiego systemu.

Uwarunkowania prawne

Wiele aplikacji dla takich usług, jak wspomniano, jest specyficznych dla danego kraju lub nawet w niektórych przypadkach specyficznych dla danego miasta. Dlatego też wszelkie ramy prawne muszą być zgodne z przepisami krajowymi lub europejskimi, podobnie jak wykorzystanie i ochrona danych osobowych.

Opcje polityczne dla miast

Przyjemna i stosunkowo łatwa opcja dla miast do wdrażania i promowania. Najlepiej byłoby jednak, gdyby w przypadku ustanowienia jakichkolwiek systemów mających na celu zachęcenie ludzi do gromadzenia danych lub przycylenia się do ich gromadzenia, organ odpowiedzialny za przetwarzanie takich danych był przygotowany i dobrze wyposażony do zapewnienia odpowiedniej informacji zwrotnej dla obywateli, jak również by wprowadzał ulepszenia/ zmiany w usługach w oparciu o wszelkie informacje zwrotne otrzymane od użytkowników.

Musi istnieć system, który zachęca do ciągłego doskonalenia poprzez przetwarzanie danych.

Kto (w administracji miejskiej) musi zajmować się tymi sprawami

Będzie to zależało od różnej struktury każdego miasta. Trudno jest określić konkretne stanowisko lub wydział. Można jednak śmiało powiedzieć, że posiadanie silnego polityka, który daje przykład, może pomóc.

Dodatkowe dobre/złe praktyki (krótkie przykłady)

Agent Ruchu - <http://www.trafikkagenten.no/en/about-the-traffic-agent>

Z kwotą 347.000 EUR (290.000 GBP) w finansowaniu z miasta, Rada ds. Badań Naukowych Norwegii i konsultanci Capgemini, Vibeke Rørholt z Oslo musieli znaleźć sposoby na stworzenie środowiska, w którym rodzice czuliby, że jest wystarczająco bezpiecznie dla dzieci, by mogły pieszo docierać do szkoły. „Miałem sporządzić raport o ruchu drogowym na wszystkich drogach w Oslo. To mnóstwo pracy”, ona komentuje.

„Więc pomyślałam, dlaczego nie pytamy dzieci jak się czują na ulicy?”. Najlepszym sposobem, jak mówi, było zastosowanie grywalizacji. Wykorzystując telefon komórkowy z myślą o użytkownikach, którzy są „tajnymi agentami” dla miasta, dzieci mogą wysyłać natychmiastowe raporty o swojej drodze do szkoły gdy natrafiają na przykład na trudne przejście przez ulicę lub obszar o dużym natężeniu ruchu. Ich lokalizacja jest śledzona dzięki GPS, więc badacze mogą precyzyjnie określić miejsce, gdzie znajdują się te zagrożenia. Rørholt mówi, że korzystając z tej informacji mapowania dostarczanej przez dzieci za pośrednictwem aplikacji, władze przebudowały kilka dużych przejść i wykonały więcej chodników, by uczynić je bezpieczniejszymi dla pieszych w ciągu ostatniego roku. Na przykład kilku uczniów zgłosiło, że lubią chodzić po prywatnym terenie na części ich podróży do szkoły, ponieważ czuli się bezpiecznie. Gmina Oslo zgodziła się z właścicielem nieruchomości, że jeśli miasto stworzy przejście dla pieszych, ścieżkę i poręczę, to zachowa on prawo własności tego terenu. Ochrona danych jest kwestią, która może zniechęcić rodziców i nauczycieli do zachęcania dzieci do korzystania z tej aplikacji,

ale od samego początku Agent Ruchu ma anonimowe dane. Aplikacja jest zintegrowana z norweską platformą szkolną, która generuje kod dla każdego dziecka do wykorzystania jako dane do logowania. Dane te są widoczne tylko dla szkoły i zespołu projektowego. Rørholt również

utrzymuje, że kiedy dzieci zaczynają używać aplikacji z domu, nie otrzymają raportu do momentu, w którym przesuną się na odległość co najmniej 200 metrów. Aby zachować trochę prywatności dla dzieci, nie wszystkie informacje są udostępniane rodzicom i nauczycielom. Chociaż aplikacja jest używana tylko w stolicy, Rørholt mówi, że dyrektor gminy Oslo chce, by była ona dostępna w całej Norwegii, by inne społeczności mogły z niej korzystać przy niskich kosztach. Jest to powolny proces: jak dotąd tylko 35 ze 135 szkół wzięło w nim udział. „Nadal nie sądzę, byśmy zmienili liczbę dzieci chodzących do szkoły”, mówi Rørholt, „i mam nadzieję, że tak się stanie. Mam nadzieję, że kiedy będziemy w stanie pokazać wyniki - co staramy się robić na Facebooku, bo tam są rodzice - będziemy w stanie pozyskać więcej szkół do współpracy z nami”. Miasta takie jak Oslo muszą znaleźć równowagę pomiędzy dostępnością i jakością życia, i wydaje się, że najbardziej logiczną drogą jest pozyskiwanie informacji od mieszkańców. Agent ruchu pokazuje, że dzieci mogą nawet mieć wpływ na to, w jaki sposób planowane są miasta - jak np. gdzie znajduje się najbezpieczniejsze miejsce dla budowy szkoły - po prostu poprzez kliknięcie przycisku.

Gromadzenie danych na temat krajowych wzorców ruchu rowerowego w Holandii - – <http://fietstelweek.nl/fietstelweek-measuring-improving-and-stimulatingof-bike-behaviour>

We wrześniu 2015 r. holenderski Związek Cyklistów we współpracy z kilkoma organizacjami zajmującymi się mobilnością zorganizował pierwszy w historii Nationale Fiets Telweek (Krajowy Tydzień Liczenia Rowerów). Chociaż Holandia jest dobrze znana ze swojej kultury rowerowej, wcześniej nie było zbyt wielu obiektywnych i ilościowych informacji o wzorcach ruchu rowerowego. Fiets Telweek - finansowany przez władze regionalne i lokalne oraz Ministerstwo Infrastruktury i Środowiska - objął ponad 50 000 osób dzielących się informacjami na temat swoich nawyków rowerowych. Dzięki temu uzyskano dane, które pomogły holenderskim miastom w opracowaniu polityki i wprowadzeniu inicjatyw, które przyczynią się do dalszej poprawy jakości ruchu rowerowego w całym kraju. Kontekst: Udział osób wybierających rowery ponad inne formy transportu w miastach holenderskich jest na ogół dość wysoki. Jednak na obszarach miejskich ścieżki rowerowe stają się coraz bardziej popularne i zatłoczone, co skutkuje opóźnieniami wśród rowerzystów. Chociaż jazda na rowerze plasuje się wysoko w programach holenderskich miast i gmin, inwestycje nadal wymagają racjonalizacji, a do chwili obecnej, obiektywne i określone ilościowo informacje niezbędne do podjęcia decyzji były niedostępne z powodu braku danych. Fiets Telweek działa na dwa sposoby. Prowadzi gruntowną lokalną i krajową kampanię marketingową, która podnosi świadomość, a następnie w ciągu właściwego tygodnia wykorzystuje darmową aplikację na smartfony dla otrzymania danych, które następnie przetwarza w użyteczne informacje poprzez zestaw narzędzi o nazwie Bike PRINT (opracowane w ramach europejskiego projektu

Interreg). Technologia: „Bike PRINT” wykorzystuje GPS, dane komórkowe i WiFi oraz aplikację do monitorowania i gromadzenia danych o położeniu rowerzysty, prędkości i przyspieszeniu a następnie przetwarza je w celu zapewnienia anonimowych danych dotyczących źródła oraz celu podróży, trasy (poprzez dopasowanie danych do mapy) i prędkości. Dane są następnie analizowane w celu obliczenia potencjalnego wydłużenia drogi, jakości sieci, popularnych tras, itd. Następnie wyniki są prezentowane przez interfejs online Bike PRINT i przekazywane samorządom lokalnym jako otwarte zestawy danych. W 2016 r., unia holenderskich rowerzystów rozpoczęła działalność otwartej platformy danych, na której dostępne są wszystkie dane z badań Fiets Telweek. Ze względu na osiągnięty sukces, Fiets Telweek będzie teraz organizowany każdego roku w Holandii.

Ramy czasowe

Proste i krótkie. Aplikacje są łatwe w konfiguracji i wyjaśnieniu, jak z nich korzystać. Struktura gromadzenia i przetwarzania danych może zająć trochę czasu w niektórych samorządach lokalnych.

Koszty

Koszty opracowania aplikacji do użytku lub dostosowania aplikacji do użytku lokalnego (do podstawowego uniwersalnego modelu aplikacji dodawany jest język i lokalne cechy szczególne) oraz koszty stworzenia i wdrożenia struktury zbierania i przetwarzania danych. Ponadto, co może być najważniejsze, koszty związane z zatrudnianiem ludzi do gromadzenia, przechowywania i zarządzania danymi oraz z możliwością wykorzystania ich do stworzenia rekomendacji dotyczących ulepszeń w zakresie SUMP/działania w obszarze zarządzania mobilnością.

Pytania otwarte

Każde miasto będzie miało swój własny zestaw pytań, często niezwiązany bezpośrednio z pytaniami innego miasta.

Możliwy rozwój w przyszłości

Zrozumienie potencjału mapowania przemieszczeń ludzi w przestrzeni miejskiej i wokół niej ma wiele możliwości w przyszłości. To, w jaki sposób są one dalej rozwijane, zależy wyłącznie od woli i chęci poszczególnych miast. To, w jakim stopniu będą one chciały poprawić lokalne usługi w zakresie mobilności dla obywateli, turystów i przedsiębiorstw, będzie zależało od tego, w jakim stopniu nastąpi przyszły rozwój tych technologii.

Jak i gdzie te strategie pasują do SUMP?

Wykorzystanie tych narzędzi i technik pasuje do wszystkich etapów cyklu SUMP: najważniejsze z nich to:

- budowanie wizji
- gromadzenie danych
- partycypacja (np. informacja)
- głosowanie za scenariuszami
- ocena i selekcja działań
- ewaluacja

SUMP powinien polegać na projektowaniu i dostarczaniu szeregu usług związanych z mobilnością, które odpowiadają potrzebom wszystkich użytkowników przestrzeni miejskiej. Miasta nie mogą sobie pozwolić na opracowanie planu SUMP, a następnie usiąść z założeniem, że ich praca została wykonana.

Wytyczne SUMP (a w szczególności punkt 2 z cyklu SUMP) opracowane przez Komisję Europejską są jasne co do roli interesariuszy w rozwoju SUMP:

„Plan zrównoważonej mobilności miejskiej koncentruje się na ludziach i zaspokajaniu ich podstawowych potrzeb w zakresie mobilności.

Jest on oparty na przejrzystym i partycypacyjnym podejściu, w którym uczestniczą obywatele i inne zainteresowane strony od samego początku i przez cały czas opracowania i wdrożenie planu. Proces partycypacyjny jest warunkiem wstępnym, by obywatele i zainteresowane strony wzięły na siebie odpowiedzialność za Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej i promowane przez niego polityki. Planowanie partycypacyjne jest warunkiem wstępnym Zwiększa to prawdopodobieństwo akceptacji społecznej i wsparcia, minimalizując w ten sposób ryzyko dla decydentów i ułatwiając realizację planu”.

Dodatkowe informacje:

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

Podręcznik CIVITAS:

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

Centrum Ochrony Środowiska dla Administracji i Technologii .ECAT - - Kierownik projektów zrównoważonej mobilności

Skype: j.mcgeever | Mobile: 00370 653 78522

E-mail: james@ecat.lt

www.sump-network.eu

ZASTRZEŻENIE PRAWNE: Wyłącznie odpowiedzialność za treść niniejszej publikacji ponoszą jej autorzy. Niekoniecznie musi ona odzwierciedlać opinię Unii Europejskiej. Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych. Wszystkie zdjęcia są dostarczane przez odpowiednich partnerów (o ile nie zaznaczono inaczej) i są dopuszczone do reprodukcji w niniejszej publikacji.



CIVITAS PROSPERITY otrzymał finansowanie z programu badań i innowacji Unii Europejskiej “Horyzont 2020” w ramach umowy o dotację nr 690636.