



Cum pot orașele să colaboreze cu cetățenii prin folosirea rețelelor de socializare, cartografierii și aplicațiilor pentru colectarea de date în vederea îmbunătățirii proceselor de proiectare, planificare și implementare a măsurilor de gestionare a mobilității în cadrul unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)

### Descrierea problemei

Înainte, informațiile privind călătoriile și opiniile și sentimentele oamenilor legate de diferite opțiuni de transport erau colectate prin completarea laborioasă de formulare și chestionare. În ultimii ani, progresele tehnologice – în special în ceea ce privește tehnologia telefoniei mobile – au redefinit modul de colectare și cartografiere a datelor. Acum putem obține informații în timp real mai rapid și mult mai ușor, prin intermediul aplicațiilor pentru telefoane mobile. Astfel de sisteme ne ajută să gestionăm și să înregistrăm modul în care ne trăim viața, monitorizând ce mâncăm, orele noastre de lucru și de petrecere a timpului liber, facturile la utilități, consumul de energie, numărul de calorii, programul de exerciții fizice și altele similare. Cu toate acestea, la colectarea oricărui tip de date, trebuie să se pună accent pe calitatea informațiilor colectate și pe modul în care sunt folosite acestea. Acest lucru este deosebit de relevant (și esențial, de fapt!) pentru a putea justifica și sprijini investițiile în măsuri legate de elaborarea PMUD-urilor (atât în faza planificării, cât și în cea a implementării), pentru care există o nevoie clară de a dispune de date de calitate. Colectarea informațiilor privind mobilitatea poate fi efectuată în mod eficient printr-o serie de metode diferite, multe dintre acestea fiind puse la dispoziție tot mai mult prin intermediul telefoanelor mobile (conectate la site-uri internet care colectează informații de la o gamă largă și un număr ridicat de utilizatori de aplicații). Pentru serviciile de mobilitate, există aplicații care includ monitorizarea numărului de

kilometri parcurși cu bicicleta până la locul de muncă și viteza, trasee de mers pe jos, locuri de parcare, sisteme de car-sharing și bike-sharing (utilizarea în comun a automobilelor și bicicletelor), informații privind utilizarea transportului public, bilete electronice (e-tickets), etc.

În plus față de aceste aplicații, putem folosi cartografierea pentru planificarea călătoriilor, astfel încât să putem determina cea mai bună/cea mai rapidă/cea mai comodă metodă de deplasare dintr-un loc într-altul, în funcție de diferitele nevoi ale diverselor grupuri de cetățeni. Putem de asemenea determina fluxurile de trafic/utilizarea transportului public, comportamentul legat de mobilitate (cum ar fi obiceiurile zilnice, traseele alese, modul de petrecere a timpului, problemele întâmpinate) și factorii socio-economici.

Aceste aplicații și datele colectate prin intermediul lor trebuie integrate, în cele din urmă, într-un proces de planificare strategică. Astfel de informații trebuie să poată susține administrația în îmbunătățirea calității planificării măsurilor privind mobilitatea și accesibilitatea. Prin urmare, colectarea datelor trebuie să fie un proces continuu, nu secvențial ori singular. Monitorizarea noilor îmbunătățiri aduse planificării trebuie combinată cu revizuirea informațiilor acumulate anterior, pentru a gestiona mai bine orice noi măsuri de mobilitate implementate în oraș.

Având în vedere mijloacele de care dispunem la ora actuală pentru colectarea de informații, este inadmisibil să nu fie implicați o multitudine de actori în procesul decizional și acesta din urmă să nu fie bazat pe alegeri și cerințe informate.

### Cum funcționează

Există multe tipuri de rețele de socializare (a se vedea tabelul de mai jos) și multe tipuri de servicii suplimentare care utilizează informațiile generate de acestea.

De ce folosesc oamenii aceste aplicații pentru rețelele de socializare, care colectează ideile, opiniile și feedback-ul lor? În multe cazuri, pentru că acestea le conferă un sentiment de apartenență și autonomie, dar și pentru că, de regulă, este ușor să aducă o contribuție și să se implice în cadrul lor. „Apartenența” și „abilitatea” sunt două caracteristici importante, deoarece sunt deseori factorii motivaționali și, ca atare, ele vor determina cantitatea (și adesea și calitatea) răspunsurilor primite.

Aplicațiile de cartografiere care furnizează informații (cum ar fi planificatorii de trasee, sistemele de car-sharing și altele similare) sunt disponibile în mod gratuit și ușor de găsit în magazinul online GoogleApp sau altele similare.

WAZE (<https://www.waze.com/en-GB/>) este un exemplu care ilustrează de ce oamenii utilizează aceste instrumente. Este una dintre cele mai cunoscute aplicații de trafic și navigație, care îi ajută pe șoferi să ajungă la destinație pe rutele cele mai adecvate, evitând zonele aglomerate și întârzierile. Funcționează pe baza unei comunități internaționale de șoferi, care introduc informații actualizate privind traficul din zona lor într-un sistem central, prin care acestea sunt transmise apoi altor persoane. Motivația utilizatorilor con-

stă în dorința de a ajuta alte persoane, pentru ca acestea să aducă o contribuție la rândul lor, astfel încât să continue procesul de îmbunătățire a rutelor de trafic, care să fie permanent actualizate și relevante pentru utilizatori. Astfel, WAZE le oferă utilizatorilor un adevărat sentiment de putere, putând să stabilească pentru alții cele mai bune rute de trafic posibile și, în cadrul acestui proces, punând la dispoziție echipelor de întreținere a drumurilor urbane informații la zi cu privire la problemele existente.

În plus, comentariile de pe bloguri și forumurile sunt deosebit de utile pentru a ajuta urbanității să proiecteze și să implementeze noi măsuri de mobilitate. Mai multe site-uri de tip blog (adesea conectate la o pagină de Facebook) sunt configurate de grupuri specifice de utilizatori, cum ar fi, de exemplu, bicicliștii sau persoanele cu dizabilități. Bicicliștii atrag deseori atenția asupra unor noi piste pentru biciclete prost concepute, discontinuități ale traseelor pentru biciclete, rute cu obstacole sau zone negre cu risc de accident pentru bicicliști. Astfel de comentarii obținute prin crowdsourcing sunt preluate de către cei care lucrează pentru municipalități (care sunt adesea membri ai forumurilor) și utilizate pentru îmbunătățirea procedurilor de planificare.

Rețelele de socializare	și utilizarea lor
Rețelele de socializare (ex.: Facebook, LinkedIn)	le permit utilizatorilor să se conecteze cu alte persoane cu interese și experiențe similare.
Site-urile de marcaj social [ex.: Delicious (del.icio.us.)	Stumble Upon, devenit Mix] le permit utilizatorilor să salveze, să organizeze și să gestioneze linkuri către diferite site-uri web și resurse disponibile pe internet.
Site-urile colaborative de știri (ex.: Digg, Reddit)	le permit utilizatorilor să adauge diverse postări sau link-uri către articole externe și apoi să participe la un concurs de votare a respectivei postări. Postările care primesc cele mai multe voturi sunt afișate cel mai vizibil, așadar decizia depinde de comunitate.
Distribuirea de conținut media (ex.: YouTube, Flickr)	le permite utilizatorilor să încarce și să partajeze diferite materiale media, cum ar fi fotografiile și materialele video.
Platformele de microblogging (ex.: Twitter)	se axează pe actualizări scurte, care pot fi văzute de orice persoană care s-a înregistrat pentru a primi actualizări
Comentariile de pe bloguri și forumurile (ex.: CIVITAS inter@ction)	Forumurile online le permit membrilor să discute prin postarea de mesaje. Comentariile de pe bloguri se concentrează, de obicei, pe tema postării aferente de pe blog.

Figura 1: Diferite tipuri de rețele de socializare (CIVITAS INSIGHT nr. 16: Implicarea cetățenilor de astăzi în construirea orașelor durabile de mâine)

De asemenea, informațiile din sistemele de car-sharing și înțelegerea motivelor pentru care utilizatorii preferă să recurgă la închirierea unui automobil în cadrul unui sistem de car-sharing în locul altor moduri de transport pot fi utilizate pentru a gestiona mai bine rutele de transport public și locurile de parcare din oraș.

La nivel practic, este de reținut faptul că, dacă solicitați unui grup de utilizatori să se înregistreze pe o anumită aplicație, trebuie să precizați ce stimulente le sunt oferite, adică ce anume vor obține prin descărcarea și utilizarea aplicației pe dispozitivul personal. Menționați clar avantajele pe care se pot aștepta să le primească în schimb, ce beneficii personale vor avea sau care este impactul utilizării aplicației și a contribuției lor. Nu este neapărat necesar să oferiți un stimulent financiar; poate fi și un anumit avantaj personal (recunoaștere personală) sau posibilitatea de a se alătura unui anumit grup sau unei anumite mișcări.

## Beneficii și beneficiari

Printr-o abordare corectă, rețelele de socializare pot contribui la creșterea gradului de conștientizare și la încurajarea participării la numeroase activități legate de transport și mobilitate. Rețelele de socializare au deschis calea pentru noi modalități interesante de implicare și participare a publicului. Unele administrații urbane încă ezită să folosească aceste noi mecanisme, deoarece acestea nu sunt considerate o formă autentică sau legitimă de participare a publicului. Totuși, aceste opinii se schimbă progresiv, pe măsură ce impactul aplicațiilor sociale și al crowdsourcing-ului capătă tot mai multă amploare și contribuie din ce în ce mai mult la îmbunătățirea calității planificării și dezvoltării urbane locale. Indiferent de riscuri, există mai multe exemple pozitive decât negative și este într-adevăr momentul potrivit ca liderii din administrația publică să valorifice potențialul rețelelor de socializare.

Conform proiectului UE CIVITAS DYN@MO, există cinci beneficii ale utilizării rețelelor de socializare și a instrumentelor de cartografiere în proiectarea, planificarea și implementarea măsurilor de mobilitate urbană:

1. atingerea un public mai larg și implicarea de noi grupuri-țintă în procesul de planificare a mobilității;
2. îmbunătățirea comunicării între administrația locală și cetățeni, contribuția la o acceptare pe scară mai largă a PMUD-ului și a măsurilor de mobilitate;
3. obținerea feedback-ului și opiniilor publicului privind dezvoltarea măsurilor și a serviciilor de mobilitate;
4. optimizarea furnizării de informații ușor accesibile publicului larg cu privire la mobilitate;
5. combinarea, integrarea și conectarea mai multor instrumente, cum ar fi diferitele grupuri din cadrul rețelelor de socializare. Deciziile costisitoare se bazează pe un grad considerabil de incertitudine. În cadrul proiectelor de tip LQC (Lighter, Quicker, Cheaper – mai ușor, mai rapid, mai ieftin), efectele pot fi anticipate mai ușor și soluțiile pot fi validate prin utilizarea de date din viața reală.

## Beneficiarii direcți

**Cetățenii:** în special în orașele în care luarea deciziilor – atât cele politice, cât și cele privind planificarea – la nivel local este din ce în ce mai descentralizată, iar comunitățile cartierelor sunt încurajate să fie reprezentate mai activ. Astfel, cetățenii pot juca un rol cu adevărat pozitiv în dezvoltarea orașelor lor, prin intermediul unor astfel de sisteme de colectare a datelor.

**Autoritățile locale:** în special în cazul în care, în vederea realizării unor economii, în orașele mari, se pune tot mai multă presiune asupra finanțării publice pentru dezvoltarea transportului, spațiului public și mobilității; susținerea politică este mai ușor de obținut pentru orice sistem care este justificat prin date colectate direct de la cetățeni.

**Urbaniștii:** implicarea cetățenilor furnizează informații care să susțină unele dintre măsurile („mai puțin atractive”) din cadrul PMUD-ului, cum ar fi implementarea noilor sisteme (de exemplu, în multe orașe, ciclismul și infrastruc-

tura pentru biciclete sunt asociate unui proces de planificare accesoriu construcției/renovării de drumuri, fiind adesea considerate măsuri de mobilitate mai puțin atractive. Forumurile care reunesc bloguri de ciclism caută să atragă atenția asupra problemelor existente și/sau să obțină sprijin pentru acțiunile planificate).

**Furnizorii de servicii de transport public:** Cartografierea/ planificarea călătoriilor oferă o mai bună înțelegere a traseelor mijloacelor de transport disponibile și poate determina creșterea numărului de utilizatori. Având acces la date privind planificarea călătoriilor și la feedback din partea utilizatorilor, furnizorii de astfel de servicii vor avea posibilitatea să propună revizuirea rutelor și realizarea unor îmbunătățiri.

**Furnizorii de mobilitate alternativă:** de pildă, companiile publice sau private care oferă sisteme de bike-sharing sau car-sharing ori grupurile locale de activiști, cum ar fi grupurile de cicliști participanți la evenimente de tip „Masa critică” (plimbare în masă cu bicicleta), pot obține o vizibilitate mai bună și pot fi luate în considerare în cadrul planului de mobilitate.

**Proprietarii de magazine locale/ reprezentanții economiei locale:** pot măsura/analiza traficul pietonal și timpul petrecut de potențialii clienți pe strada/în zona unde se află magazinul/afacerea lor (pentru ei este important să știe dacă oamenii sunt doar în trecere sau petrec timp (și cheltuiesc bani) în fața vitrinei magazinului sau pe terasă, etc.).

## Studiu de caz: CIVITAS PLUS II | Gdynia (Polonia): platforma Mobilna Gdynia

*În februarie 2014, Gdynia a lansat o platformă online, Mobilna Gdynia, bazată pe un concept al Universității de Tehnologie din Gdansk. Scopul principal a fost acela de a crea un instrument care să permită administrației publice locale să comunice mai ușor și pe scară mai largă cu publicul și părțile interesate. De asemenea, s-a dorit susținerea desfășurării consultărilor cu comunitatea locală, în special în cursul planificării transportului și a procesului de elaborare a PMUD-ului.*

*Platforma Mobilna Gdynia nu a fost prima încercare a administrației de a utiliza rețelele de socializare pentru a comunica cu cetățenii. Din 2013, Gdynia și-a folosit în mod activ profilul de Facebook Mobilna Gdynia pentru a crește gradul de conștientizare, pentru a informa cetățenii cu privire la mobilitatea durabilă și pentru a afla opiniile publicului cu privire la măsurile de mobilitate în curs de implementare sau în plan. Pornind de aici, administrația a decis să configureze site-ul în așa fel încât nu doar să furnizeze informații și să sporească gradul de conștientizare, ci să încurajeze totodată cetățenii să participe la discuțiile referitoare la PMUD. Astfel, Gdynia speră să afle mai multe despre opiniile publicului cu privire la chestiunile legate de planificare, să înțeleagă mai bine atitudinile oamenilor și să primească propuneri concrete de acțiuni pentru depășirea problemelor de mobilitate.*

*Un astfel de exemplu de dialog reușit cu cetățenii a fost un sondaj online privind închiderea pentru traficul auto a uneia din principalele artere din Gdynia. Experimentul a arătat că acest mod de a comunica cu publicul are un potențial imens.*



*Chestionarul a fost vizionat de peste*

*7 000 de persoane și peste 2 700 de persoane l-au completat. Aproximativ 73% dintre respondenți au fost de acord cu limitarea traficului auto pe stradă și mai mult de 60% din cele 2 700 de persoane au fost de acord cu închiderea străzii pentru traficul auto. Sondajul a fost completat cu aproximativ 200 de interviuri tradiționale, pentru a reflecta opinia grupurilor-țintă mai puțin „active din punct de vedere tehnologic”. Experiențele din Gdynia au arătat că oamenii sunt dispuși să participe la discuții și să își exprime părerile.*

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

- Protecția datelor reprezintă un alt aspect de luat în considerare: modul în care sunt colectate informațiile personale în cadrul procesului de înregistrare în vederea utilizării unei aplicații (permițând localizarea utilizatorului și oferind acces la fișierele, contactele și pozele din telefonul acestuia).
- O conexiune slabă la Internet poate face serviciile inutile, descurajând utilizarea aplicațiilor.
- Autoritățile locale colectează datele, dar nu sunt pregătite să le utilizeze direct sau să facă ceva cu ele! Acestea sunt colectate doar pentru bifarea unei sarcini din lista lor, fără intenția de a le folosi pentru a crește investițiile pentru măsuri viitoare sau pentru implementarea mai eficientă a măsurilor în curs.
- Administrațiile locale se tem de posibila muncă „suplimentară” generată de colectarea datelor și gestionarea lor și, prin urmare, decid să nu le folosească deloc.

## Dezavantaje, pericole

### Exemple:

- Datele furnizate sunt „greșite”, adică susțin idei a căror dezvoltare este posibil să nu fie adecvată pentru oraș, la un moment dat.
- Datele colectate nu au calitatea suficientă pentru a oferi o justificare pentru investiția care trebuie făcută. Este posibil ca, uneori, datele obținute prin aplicații mobile să reflecte într-o măsură prea mare opiniile utilizatorilor curenți ai acestor tehnologii, în detrimentul unui grup mai larg de cetățeni pentru care acestea nu sunt reprezentative.
- Autoritățile locale nu doresc să primească informații suplimentare, care trebuie procesate și apoi transpuse în măsuri. Acestea generează, de fapt, o răspundere suplimentară, iar dacă nu sunt gestionate corespunzător, devin inutile. În plus, în acest caz, cetățenii au așteptări și mai mari din partea colectorului informațiilor.

## Analiza părților interesate - cine sunt promotorii și cine sunt oponentii

Cel mai adesea, promotorii sunt cei care dispun de mijloacele tehnologice necesare pentru a fi la curent cu noile aplicații, precum și cei care sunt activi în diferite comunități și care doresc să le ofere factorilor decizionali informații actualizate privind problemele și dificultățile locale. De regulă, cetățenii care sunt activi în general își doresc să folosească astfel de mijloace de colectare a datelor prin intermediul aplicațiilor, susținând dezvoltarea și îmbunătățirea lor.

De asemenea, de cele mai multe ori, grupurile de activiști care participă la evenimente care promovează cauza pe care o susțin – fie că este vorba despre protecția spațiilor publice, îmbunătățirea rețelei de piste pentru biciclete, drepturile pietonilor sau îmbunătățirea serviciilor de transport public, etc. – sunt cele care stabilesc agenda.

Oponentii nu sunt atât de evidenți. Pot exista reprezentanți ai autorităților locale și ai instituțiilor

cu putere de decizie care se tem de o creștere a răspunderii și de transparența pe care ar putea fi obligați să și-o asume la implementarea unui astfel de sistem.

## Cadrul legal

Multe dintre aplicațiile pentru servicii de tipul celor menționate mai sus sunt specifice fiecărei țări sau chiar, în unele cazuri, unui anumit oraș. Prin urmare, orice cadru legal trebuie să fie conform cu reglementările naționale sau europene, așa cum trebuie să fie și utilizarea și protecția datelor cu caracter personal.

## Opțiunile de politici pentru orașe

Aceste aplicații reprezintă o soluție distractivă și relativ ușor de implementat și promovat de către administrația locală. În mod ideal, dacă sunt instituite sisteme care să încurajeze oamenii să colecteze date sau să contribuie la colectarea datelor, atunci organismul responsabil cu prelucrarea acestor informații trebuie să fie pregătit și echipat să le ofere oamenilor un răspuns adecvat și să aducă îmbunătățiri/adaptări ale serviciilor, pe baza feedback-ului primit de la utilizatori.

Trebuie să fie instituit un sistem care să încurajeze îmbunătățirea constantă a serviciilor prin prelucrarea datelor.

## Persoanele (din administrația publică) responsabile cu această chestiune

Delegarea responsabilităților depinde de structura administrației fiecărui oraș în parte. Este dificil să se indice cu precizie o anumită funcție sau un anumit departament responsabil în cadrul administrației. Totuși, cu siguranță poate fi utilă contribuția unui politician cu o voință puternică, care conduce prin puterea exemplului.

Bune/rele practici (exemple suplimentare succinte)

Agentul rutier - <http://www.trafikkagenten.no/en/about-the-traffic-agent>

Disponând de o finanțare de 347 000 € (290 000 £) din partea administrației locale, a Consiliului de cercetare din Norvegia și a furnizorului de servicii de consultanță Capgemini, doamna Vibeke Rørholt, din Oslo, și-a propus să găsească modalități de creare a unui context pe care părinții să îl considere suficient de sigur pentru a le permite copiilor să meargă pe jos la școală. „Trebuia să fac un raport privind traficul de pe toate drumurile din Oslo. Este o sarcină importantă”, spune ea. „Așa că m-am gândit: de ce să nu-i întrebăm pe copii cum se simt pe stradă?” „Cea mai bună modalitate de a face acest lucru a fost să apelăm la metoda „gamificării” (preluarea unor elemente ale jocului și integrarea lor în alte activități, în engleză „gamification”). Folosind o aplicație pentru telefoane inteligente, cu ideea ca utilizatorii să fie „agenți secreți” pentru oraș, copiii pot trimite rapoarte imediate de pe traseul lor către școală, atunci când întâlnesc, de exemplu, o intersecție/trecere de pietoni care pune probleme sau o zonă cu trafic intens. Poziția lor este urmărită prin GPS, astfel încât cercetătorii pot să localizeze exact unde sunt aceste pericole. Rørholt spune că, folosind aceste informații cartografice, furnizate de copii prin intermediul aplicației, în ultimul an, autoritățile au refăcut câteva intersecții importante și au amenajat mai multe trotuare, astfel încât să sporească siguranța pietonilor.

De exemplu, câțiva elevi au relatat că le place să treacă pe un teren privat, în drumul lor către școală, întrucât au sentimentul că sunt mai în siguranță, așa că municipalitatea din Oslo a convenit cu proprietarul terenului în cauză ca, în cazul în care ar crea o potecă dotată cu o bară curentă, acesta să le mențină.

Protecția datelor este o problemă care ar putea descuraja părinții și profesorii să îi îndemne pe copii să folosească această aplicație, dar, încă de la început, aplicația Agentul rutier a anonimizat datele. Aceasta este integrată în platforma software educațională destinată școlilor din Norvegia, care generează pentru fiecare copil în parte un cod pentru logare. Aceste date sunt vizibile numai pentru conducerea școlii și echipa de proiect. Rørholt susține, de asemenea, că atunci

când copiii încep să utilizeze aplicația de acasă, primesc un raport abia după ce se deplasează cel puțin 200 de metri. Pentru a le oferi copiilor un grad de confidențialitate, nu toate informațiile sunt partajate cu părinții și profesorii.

Deși aplicația este utilizată deocamdată doar în capitală, Rørholt declară că directorul municipalității Oslo dorește ca aceasta să se răspândească în toată Norvegia, astfel încât să poată fi folosită și de alte comunități la un cost redus. Este un proces lent: până acum au participat doar 35 din 135 de școli. „Nu cred că am crescut încă numărul de copii care merg pe jos”, spune Rørholt, „dar sper că vom reuși să o facem. Sper că atunci când rezultatele obținute vor deveni vizibile – încercăm să le prezentăm pe Facebook, deoarece acolo putem comunica cu părinții – vom avea sprijinul mai multor școli care să coopereze cu noi”.

Orașele precum Oslo trebuie să găsească un echilibru între accesibilitate și calitatea vieții locuitorilor, și se pare că obținerea de informații prin metoda crowdsourcing este cea mai logică modalitate de a înregistra progrese în acest sens. Aplicația Agentul rutier demonstrează că, prin simpla apăsare a unui buton, copiii pot aduce o contribuție la modul în care sunt planificate orașele – cum ar fi determinarea celui mai sigur loc pentru construirea unei școli.

Colectarea de date referitoare la obiceiurile privind utilizarea bicicletei în Olanda – <http://fietstelweek.nl/fietstelweek-measuring-improving-and-stimulatingof-bike-behaviour>

*În septembrie 2015, primul eveniment Nationale Fiets Telweek (Săptămâna națională dedicată evaluării rețelei de piste pentru biciclete) a fost organizat de Uniunea Bicicliștilor din Olanda, în colaborare cu mai multe organizații din domeniul mobilității. Deși Olanda este binecunoscută pentru cultura ciclismului, anterior au existat puține informații obiec-*

*tive și cuantificabile privind obiceiurile bicicliștilor. Evenimentul Fiets Telweek – finanțat de autoritățile regionale și locale și de Ministerul Infrastructurii și Mediului – a implicat peste 50 000 de persoane, care au împărtășit informații cu privire la obiceiurile lor de folosire a bicicletei. Acesta a furnizat date pentru a ajuta administrațiile orașelor olandeze să elaboreze politici și să introducă inițiative care să îmbunătățească tot mai mult condițiile de practicare a ciclismului în întreaga țară.*

*Context: În general, în orașele olandeze, ponderea persoanelor care aleg bicicleta în detrimentul altor modalități de transport este destul de ridicată. Cu toate acestea, în zonele urbane, piste pentru biciclete devin din ce în ce mai aglomerate, cauzând întâzieri ale bicicliștilor. Deși mersul cu bicicleta ocupă un loc important pe agenda orașelor și municipalităților olandeze, încă mai este necesară raționalizarea investițiilor și, până în prezent, nu a fost posibilă obținerea informațiilor obiective și cuantificabile necesare pentru a lua aceste decizii. Fiets Telweek funcționează în două feluri. Desfășoară o campanie de marketing temeinică la nivel local și național, care sporește gradul de conștientizare privind Fiets Telweek și apoi, în cursul săptămânii în care se desfășoară evenimentul propriu-zis, utilizează o aplicație gratuită pentru telefoane inteligente, prin intermediul căreia sunt transmise date, care sunt ulterior prelucrate, obținându-se astfel informații utile, printr-o suită de instrumente numită Bike PRINT (dezvoltată în cadrul unui proiect Interreg al Uniunii Europene). Tehnologia: „Bike PRINT” utilizează GPS-uri, hotspoturi personale și Wi-Fi, precum și o aplicație pentru monitorizarea și colectarea informațiilor privind localizarea, viteza și accelerația unui biciclist, care apoi sunt prelucrate, astfel încât să fie furnizate date anonimizate privind*

locul de pornire, destinația și traseul (potrivirea datelor cu o hartă) și viteza biciclistului. Apoi, datele sunt analizate pentru a calcula potențialele drumuri ocolitoare, calitatea rețelei de piste, rutele cel mai des folosite, etc, după care acestea sunt prezentate pe interfața online Bike PRINT și predate administrațiilor locale ca seturi de date deschise.

În 2016, Uniunea bicicliștilor din Olanda a lansat o platformă de date deschise, unde sunt disponibile toate datele furnizate de Fiets Telweek. Datorită succesului său, Fiets Telweek va fi organizat în Olanda anual.

## Calendar

Simplu și scurt. Aplicațiile sunt ușor de configurat și de explicat cum funcționează. Însă este posibil ca, la nivelul anumitor autorități locale, punerea la punct a structurii de colectare și prelucrare a datelor să dureze ceva timp.

## Costuri

Este vorba despre costurile pe care le presupune dezvoltarea unei aplicații sau adaptarea unei aplicații pentru utilizarea locală (limba și particularitățile locale fiind adăugate la modelul de bază universal al unei aplicații), precum și crearea și implementarea structurii de colectare și prelucrare a datelor. În plus, și poate că acestea sunt cele mai importante, există costurile pentru angajarea unor oameni care să colecteze, să stocheze și să gestioneze datele, să le prelucreze și, în cele din urmă, să formuleze recomandări pentru îmbunătățirea PMUD-ului/măsurilor de management al mobilității.

## Întrebări deschise:

Fiecare oraș va avea propriul set de întrebări, care, adesea, nu au o legătură directă cu întrebările aferente altui oraș.

## Posibile evoluții viitoare

Pe viitor, înțelegerea potențialului cartografierii deplasărilor oamenilor în cadrul și în jurul oricărui spațiu urban poate contribui la înregistrarea unor progrese considerabile și la crearea unei multitudini de oportunități. Modul în care informațiile dobândite vor fi dezvoltate în continuare depinde în totalitate de voința și dorința fiecărei administrații locale în parte. Cât de mult vor dori acestea să îmbunătățească serviciile de mobilitate locală pentru cetățeni, turiști și companii va depinde de progresele înregistrate.

## Cum și unde se încadrează într-un PMUD

Aceste instrumente și tehnici pot fi utilizate în toate etapele ciclului PMUD, fiind însă esențiale pentru:

- construirea viziunii
- colectarea de date
- participarea în general (de ex. informarea)
- votarea scenariilor
- analiza și selectarea măsurilor
- evaluare

Un PMUD ar trebui să vizeze proiectarea și furnizarea unei game de servicii de mobilitate care să se potrivească tuturor utilizatorilor spațiului urban. Administrațiile orașelor nu își pot permite să elaboreze un PMUD și apoi să stea liniștite, crezând că și-au terminat treaba.

Orientările privind elaborarea unui PMUD (și în special faza a doua din ciclul PMUD), formulate de Comisia Europeană, menționează clar care este rolul părților interesate în elaborarea PMUD-ului:

„Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pune pe primul plan oamenii și satisfacerea nevoilor de bază ale acestora în materie de mobilitate. În cadrul acestuia, este urmată o abordare transparentă și participativă, care implică cetățenii și alte părți interesate încă de la început și pe



parcursul întregului proces de elaborare și implementare a planului. Planificarea participativă este o condiție prealabilă pentru ca cetățenii și părțile interesate să își asume responsabilitatea pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și pentru politicile pe care le promovează, ceea ce sporește șansele de acceptare și sprijin din partea publicului, minimizând astfel riscurile pentru factorii decizionali și facilitând punerea în aplicare a planului”.

a prerequisite for citizens and stakeholders to take ownership of the Sustainable Urban Mobility Plan and the policies it promotes.

It makes public acceptance and support more likely and thus minimises risks for decision-makers and facilitates the plan implementation.”

### Informații suplimentare:

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

CIVITAS Handbook: [http://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Brochure STAKEHOLDER CONSULTATION web.pdf](http://civitas.eu/sites/default/files/Results%20and%20Publications/Brochure%20STAKEHOLDER%20CONSULTATION%20web.pdf) CIVITAS Insight: <http://civitas.eu/content/civitas-insight-16-engaging-citizens-today-build-sustainable-cities-tomorrow>

### Autor

**James McGeever**

The Environmental Centre for Administration and Technology  
ECAT - Sustainable Mobility Project Manager

Skype: [:j.mcgeever](https://www.skype.com/j/j.mcgeever) | Mobile: [00370 653 78522](tel:0037065378522)

E-mail: [james@ecat.lt](mailto:james@ecat.lt)

[www.sump-network.eu](http://www.sump-network.eu)

**RĂSPUNDERE LEGALĂ:** Autorii își asumă întreaga răspundere pentru conținutul acestei publicații. Aceasta nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Comisia Europeană nu este responsabilă pentru vreo utilizare a informației conținute aici. Toate imaginile au fost puse la dispoziție de către parteneri (dacă nu este menționat altfel) și au aprobarea pentru a fi reproduse în această publicație.



CIVITAS PROSPERITY a primit finanțare prin Programul Uniunii Europene pentru cercetare și inovare Horizon 2020, în temeiul acordului de grant nr. 690636