

Definiowania i oceny scenariuszy SUMP

Budowa logiki zmiany / interwencji

Warsztaty - Projekt Pilotaż SUMP



WOLAŃSKI



ROLA STRATEGII W ORGANIZACJI

dr Michał Wolański, Mateusz Zaremba

KIEDY MIESZKAŃCY
LUBIĄ MIEJSCE,
W KTÓRYM MIESZKAJĄ?



MIESZKANIEC = KONSUMENT PRODUKTU, JAKIM JEST OTOCZENIE



Strefa emocji / komunikacji

- Znaczenie dla konsumenta •
- Zaangażowanie
- Przyjemność
- Empatia



Buduje przywiązanie do miejsca = tożsamość, jeżeli występuje wystarczająco silny link emocjonalny – pod warunkiem, że demotywatory są słabe

- Historia, natura
- Cechy charakterystyczne dla miejsca i mieszkańców (język, charakter – np. zaradność, pracowitość, efektywność)
- Duma z osiągnięć



Strefa rozumu – musi spełniać

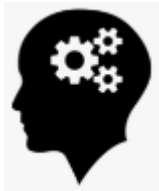
- Estetyka
- Użyteczność
- Wiarygodność
- Funkcjonalność



Demotywuje miejsca, jeżeli nie spełnia

- Czy mogę wygodnie dojechać do pracy?
- Czy moje dzieci są bezpieczne w drodze do szkoły?
- Czy dookoła jest ładnie?
- Czy mogę się zrelaksować w weekend? Wieczorem?

STREFA ROZUMU – PODSTAWOWE CZYNNIKI SUKCESU



Strefa produktu – musi spełniać

- Estetyka
 - Użyteczność
 - Wiarygodność
 - Funkcjonalność
-

1. Czy mamy określone grupy docelowe = czy wiemy, kim są nasi mieszkańcy? Kto, poza mieszkańcami, jest naszą grupą docelową?
2. Czy mamy optymalny mix produktów w dłuższej perspektywie = czy mamy plan strategiczny na rozwój zrównoważonej mobilności oparty o różne środki z nią związane?
3. Które „produkty” są najpopularniejsze wśród urzędników obszarów funkcjonalnych = które opracowywaliśmy i priorytetyzowaliśmy wysoko na warsztatach?
4. Na które produkty zwracamy mniejszą uwagę, a powinniśmy bardziej się nim przyjrzeć = czy są rozwiązania, które omijaliśmy na warsztatach?

GRUPY DOCELOWE – KIM SĄ DLA OBSZARU?

-1-



Mieszkańcy – jak ich określić?

- Demograficznie
- Pod względem potrzeb i oczekiwań
- Dzisiaj i jutro

-2-



Biznes – jak z nimi rozmawiać?

- Zapewnić bezpieczeństwo i perspektywę inwestycji
- Pokazać plan i wynikające z niego możliwości
- Upewnić się, że będzie miał zasoby do rozwoju (pracownicy, jasne przepisy, rynek zbytu, nowe miejsce zamieszkania etc.)

-3-



Zarządzający – kluczowe czynniki ich sukcesu

- Przewidywalność – długoterminowa wizja rozwoju i plan dojścia do niej
- Ciągły rozwój: edukacja i testowanie nowych rozwiązań
- Dialog z mieszkańcami i biznesem
- Narzędzia zmiany (w tym budżet i czas na jego wykonanie) i jasno określony zakres kompetencji wraz z celami do osiągnięcia

PRZYKŁAD: KEW GARDENS STATION



Kew Gardens Station

- Otwarta w 1869, odkryta na nowo w ostatnich 20-30 latach (linie District & Overground do Richmond)
- Oddalona od głównej drogi, prowadzą do niej ulice Station Parade, Station Avenue & Station Approach
- Przekierowano do niej lokalne autobusy
- Obok stacji są 2 restauracje i 2 puby + dodatkowy pub na samej stacji; oraz lokalne stragany z warzywami
- Posiada park (na jednym z peronów) oraz nadziemne przejście
- Obok stacji są 3 sklepy, przedszkole, charity shop

Co to znaczy?

- Puby, restauracje, sklepy, stragany – żyjące lokalne centrum, które nie zamyka się o 18:00
- Przedszkole, charity shop – dodatkowe usługi, wpisane w charakter życia mieszkańców
- Park na stacji (jedyne stacyjny w Londynie), betonowe przejście nad torami z 1912 – duma i lokalne opowieści

NAJPOPULARNIEJSZE ŚRODKI W PLANACH ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI



1. Metropolitalna/ obszarowa komunikacja zbiorowa

1. Zapewnić wygodę od drzwi do drzwi, przewidywalność i inkluzyjność
2. Rozważyć wszystkie środki komunikacji i jasno zdecydować się na finalne
3. Powołać jednego organizatora, który zapewni standaryzację rozwiązania
4. Bilet metropolitalny



2. Spójna dla obszaru sieć rowerowa

1. Dla dojazdów codziennych (praca/ szkoła) i rekreacyjnych
2. Bezpieczeństwo
3. Wyznaczanie kierunków tras (autostrady –miejskie –osiedlowe)
4. Standaryzacja rozwiązań dla gmin



3. Zaplanowane i zbudowane punkty przesiadkowe/ parkingi buforowe

1. Wygodna przesiadka priorytet dla komunikacji zbiorowej
2. Dojścia dla pieszych / dojazdy dla rowerzystów
3. Bezpieczeństwo pozostawienia pojazdu
4. Dopełnić usługami, sklepami, szkołami, przedszkolami, kołem gospodyń wiejskich

ŚRODKI W PLANIE ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI: OBSZARY, NA KTÓRE WARTO ZWRÓCIĆ WIĘKSZĄ UWAGĘ



1. Zarządzanie obszarem

1. Instytucje/ zespoły, kompetencje
2. Siła oddziaływania (obszar > gmina)
3. Aby działały sprawnie, ludzie tam pracujący muszą mieć na to czas
4. Budżet



2. Dialog i komunikacja z radnymi lokalnymi, NGOs, przedsiębiorcami, mieszkańcami

1. Ludzie osiedlają się na lata – chcą znać wizję i plany rozwoju
2. Ludzie rozmawiają, mają opinie i pomysły, doceniają, kiedy są słuchani
3. Właściwie poinformowani, mogą zmienić swoje nawyki



3. Digitalizacja

1. Naprawdę może zmniejszyć popyt na transport (aplikacja/ strona www dla wszystkiego)
2. Inkluzyjność
3. Współpraca z sektorem prywatnym

STREFA EMOCJI – PODSTAWOWE CZYNNIKI SUKCESU



Strefa emocji / komunikacji

•Znaczenie dla konsumenta •

Zaangażowanie

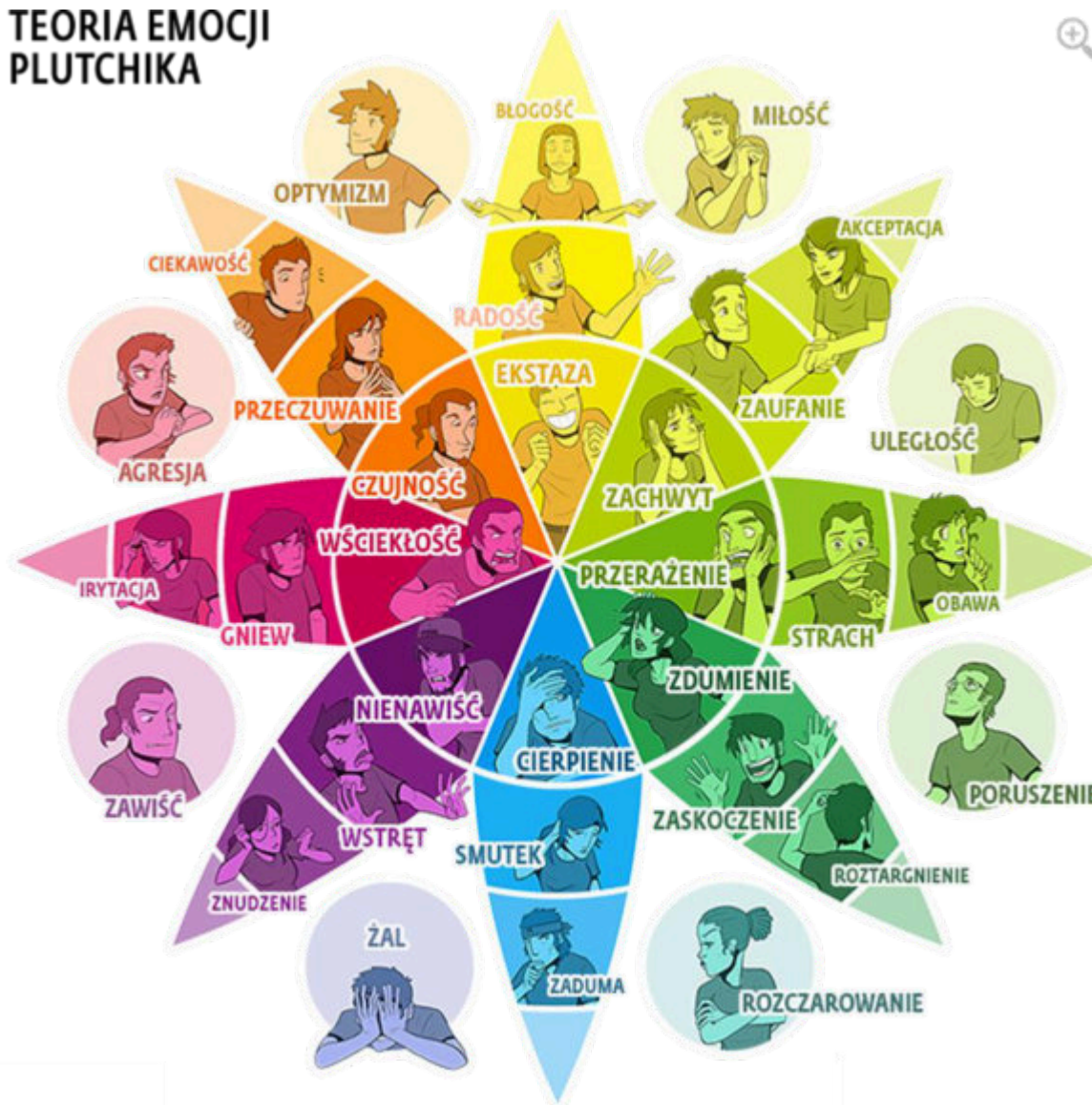
• Przyjemność

• Empatia

-
- 1.Czyrozumiemy emocje grup docelowych = czy prowadzimy z mieszkańcami dialog?
 - 2.Czyprzekładamy te emocje na zrozumienie potrzeb = czy pracujemy dla mieszkańców dzisiaj i jutro?
 - 3.Czyrozróżniamy potrzeby od oczekiwań = czy właściwie zarządzamy możliwościami, edukujemy siebie i mieszkańców, poszukujemy nowych rozwiązań?

DŁUGOTERMINOWE STANY EMOCJONALNE

TEORIA EMOCJI PLUTCHIKA



STANY EMOCJONALNE → POTRZEBY → OCZEKIWANIA

Emocje:



Potrzeby -przykłady:

- Strach → potrzeba bezpieczeństwa
- Czujność → kontroli
- Znużenie → rozrywki
- Ciekawość → poznawania
- Zaufanie → przynależności

Plus potrzeby podstawowe względem zrównoważonej mobilności:

- Wygoda
- Przewidywalność
- Niezawodność
- Duma

Oczekiwania:

- Generowane w oparciu o nasze dotychczasowe doświadczenie i wiedzę
- Po najmniejszej linii oporu (wygoda, lenistwo)
- Egoistyczne

Jak je zmienić?

- Edukacja
- Rozwiązania
- Pierwsze doświadczenie

POTRZEBY TO NIE TO SAMO, CO OCZEKIWANIA – PRZYKŁADY

Przykład#1

Matka z dwójką dzieci. Bojąca się o ich przyszłość i bezpieczeństwo. Naturalne dla niej rozwiązanie, to podwiezienie samochodem do przedszkola i szkoły.

Rozwiązanie

Samaścieżka rowerowa do lokalnej szkoły nie wystarczy. Musi być bezpieczna (aby zaadresować emocję obawy). Dodatkowo szkoła powinna być dobra (aby zaadresować potrzebę zaopiekowania się o przyszłość dzieci).

Przykład#2

Chłopak 19lat, przed studiami. Naturalne dla niego rozwiązanie to stała przeprowadzka do centrum metropolii.

Rozwiązanie

Nie wszędzie można zbudować silny uniwersytet. Ale można zapewnić do niego wygodny, praktyczny dojazd. Chłopak może też przyjeżdżać weekendowo do swojej rodzinnej miejscowości, pod warunkiem, że będzie powód. Jakbędą dobre trasy rowerowe, spływy kajakowe, lokalne miejsca, które pokaże swoim znajomym.

Przykład#3

Seniorka 75lat, umysł jak najbardziej sprawny, ale siły już trochę mniej. Naturalne dla niej rozwiązanie to telewizor, krzyżówki i książki.

Rozwiązanie

Dostępność (chodniki, komunikacja zbiorowa), punkty aktywności, inkluzyjność rozwiązań. I kampania zachęcająca do zmiany nawyków.

POTRZEBY TO NIE TO SAMO, CO OCZEKIWANIA – PRZYKŁADY

O co chodzi z tym metrem / lotniskiem / linią tramwajową?

Poczucie lokalnej dumy

Jak można je inaczej zaadresować?

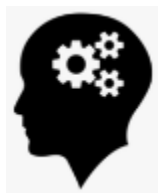
- Zapewnić w obszarze najlepszym w Polsce warunki dla rowerzystów
- Zbudować najbardziej zielony obszar w Polsce
- Odbudować coś starego, co zrobi efekt wow
- Wypromować lokalny produkt, zwyczaj
- Zapewnić poczucie wspólnoty

OD CZEGO ZACZAĆ?

OD WIZJI



CZYM JEST WIZJA DLA OBSZARU FUNKCJONALNEGO?



WIZJA
OBSZARU



Strefa produktu – musi spełniać

- Estetyka
- Użyteczność
- Wiarygodność
- Funkcjonalność



CELE



ŚRODKI

Strefa emocji / komunikacji

- Znaczenie dla konsumenta
- Zaangażowanie
- Przyjemność
- Empatia

PRZYKŁADY EGZEKUCJI WIZJI

Co wyróżnia Polskie metropolie



PwC

PYTANIA?



CO ZAPAMIĘTAĆ Z TEJ CZĘŚCI?

-1-

Staramy się myśleć racjonalnie, ale decyzje podejmujemy emocjonalnie. Dlatego wizja powinna składać się z obydwu części.

-2-

Podstawowym działaniem jest zrozumienie potrzeb mieszkańców i ich zaspokojenie.

-3-

Mieszkańcy oczekiwania budują w oparciu o swoją wiedzę i doświadczenie. Dlatego trzeba ich edukować, prowadzić dialog i zachęcać do zmiany zachowań

ĆWICZENIA NA KONIEC WARSZTATÓW

Rozważmy 3 różne hipotetyczne obszary funkcjonalne



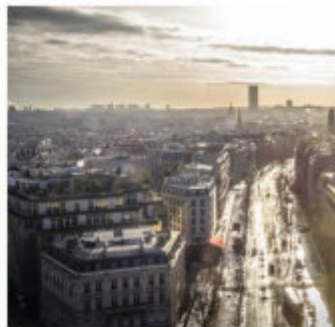
Trzy Jeziora

Obszar funkcjonalny #1



Złoty Piec

Obszar funkcjonalny #2



Mądra Sowa

Obszar funkcjonalny #3

Zadania:

1. Zastanowimy się nad wizją?
2. Jak możemy spełnić wizję? Co ona de facto oznacza?
3. Jakiesą cele, które możemy sobie postawić?
4. Jakieśrodki nam w tym pomogą?
 - Scenariusz # 1
 - Scenariusz # 2
 - Scenariusz # 3
5. Jak możemy ocenić scenariusze?

Warsztaty nt. formułowania i oceny scenariuszy

SUMP

Od problemów do działań:

Scenariusze SUMP

Warszawa –24/02/2021



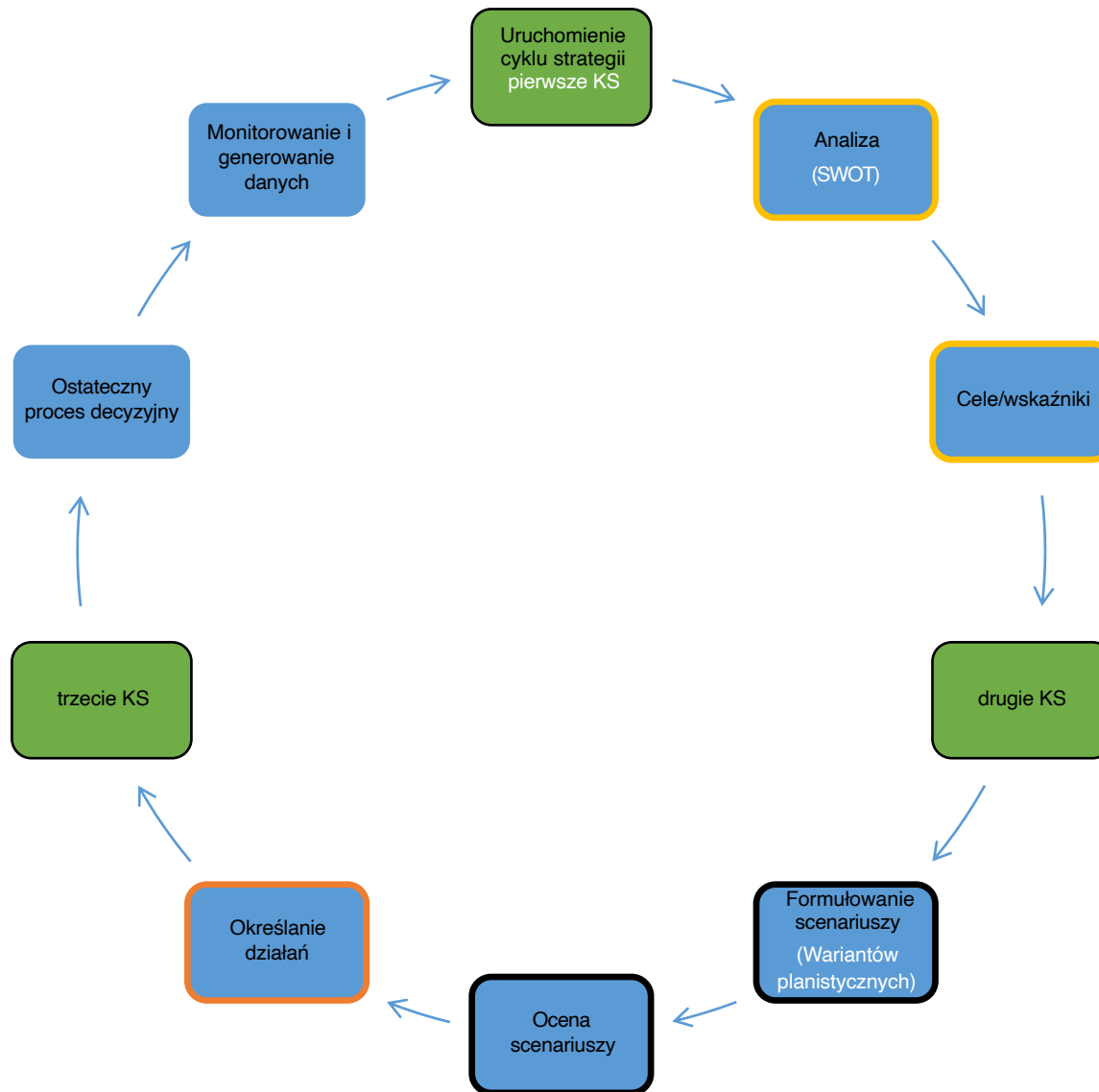
JASPERS



Główne reguły planów transportowych



Cykl planu transportowego



Czym jest scenariusz? Po co są nam potrzebne?

- Jeden z wariantów do realizacji w ramach SUMPu;
- Potencjał osiągnięcia celów SUMPu;
- Jest to alternatywa operacyjna na poziomie systemowym;
- Realizuje główne zasady planowania (patrz slajd 2);
- Uwzględnia strategiczne potrzeby transportowe (wykraczające poza obszar funkcjonalny SUMP);
- Obejmuje cały zidentyfikowany obszar funkcjonalny;
- Obejmuje rozwiązania operacyjne, organizacyjne i infrastrukturalne;
- Unika nadmiaru szczegółów technicznych (obecnych na poziomie projektowym; nie zawiera szczegółowych decyzji technologicznych);
Może uwzględniać spójne działania sformułowane przed SUMPem (w tym niezbędne); oraz
-
- Uwzględnia potrzeby zarówno średnio- i długoterminowe; oraz
- Uwzględnia aspekty planowania sektorowego i przestrzennego.

Kluczowe zagadnienia i ich rozwiązania muszą być rozpoznane na poziomie strategicznym.

Zrozumieć zagadnienia (I)

Od nazwania zagadnienia do zrozumienia związanego z nim problemu i jego przyczyn:

Zbiór możliwych i prawdopodobnych kluczowych zagadnień

- Społeczeństwo
- Interesariusze/eksperti
- Dostępne powiązane plany i opracowania
- Media/internet



Racjonalizacja i grupowanie (mocne i słabe strony, szanse i zagrożenia - ang. Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)

Wizja i cele

- Cele wysokiego szczebla -wywodzące się z polityk i strategii wyższego lub równego szczebla (np. związane z zrównoważonym rozwojem, zmianami klimatu, strategią rozwoju obszarów miejskich)
- Cele szczegółowe -wynikające z ukierunkowanych analiz związane ze zidentyfikowanymi kluczowymi zagadnieniami i mieszczące się w ramach wyznaczonych przez cele wysokiego szczebla (uporządkowane metodą SWOT lub podobną)



Doniosłość unijnych/polskich celów w zakresie zmian klimatu!

Opracowanie i ocena scenariuszy

- Podejście systemowe z silnym ukierunkowaniem operacyjnym
 - szczegółowo odnosi się do głównych lokalnych potrzeb (pasażerowie lokalni/regionalni, pasażerowie długodystansowi, transport towarów lokalny/regionalny, transport towarów strategicznych);
 - Trasowanie, funkcjonalność infrastruktury (współdzielona/wydzielona), przydział przepustowości, częstotliwość, skrócenie czasu podróży, zarządzanie popytem itp.
- Uwzględnienie możliwości organizacyjnych;
- Uwzględnienie zagadnień z zakresu planowania przestrzennego i sektorowego;
- Ocena wg kryteriów bazujących na wskazanych celach (wielokryterialna, badająca działanie systemu w kontekście celów strategicznych, ale również zdolność realizacji celów szczegółowych);
- Określenie działań z preferowanego scenariusza (infrastrukturalnych, operacyjnych, organizacyjnych);
- Wstępne określenie działań może być do pewnego stopnia niezbędne;
- Ocena zrównoważenia odnosząca się do kryteriów bazujących na celach strategicznych wyznaczonych na podstawie dokumentów polityki środowiskowej oraz regionalnych/lokalnych uwarunkowań środowiskowych (również przydatne do SOOS).

Działania

Działania są głównym produktem SUMPu, są od siebie wzajemnie uzależnione i zawsze powiązane z preferowaną koncepcją operacyjną dla systemu transportowego. Projekty są zazwyczaj definiowane poprzez zbiór działań.

Działania to środki o charakterze organizacyjnym, operacyjnym lub infrastrukturalnym. Mogą być uporządkowane w ten sposób albo pogrupowane tematycznie, przez co plan będzie zrozumiały.

Przykłady działań	Nowy szkieletowy system transportu publicznego (np. metro)
	Wydłużenie/budowa nowej linii tramwajowej/autobusowej
	Optymalizacja i integracja rozkładów jazdy transportu publicznego
	Zwiększenie przepustowości linii
	Budowa/usprawnienie węzła przesiadkowego
	Edukacja w zakresie zrównoważonych zachowań transportowych
	Stworzenie dedykowanej sieci rowerowej
	Renowacja/zwiększenie liczebności taboru transportu publicznego
	Plany zrównoważonej mobilności dla przejazdów służbowych
	Uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa
	Usprawnienia dla pieszych i w przestrzeni publicznej
Wdrożenie specjalnego systemu informacji pasażerskiej.	

Działania

Przykłady działań	Nowoszkieletowy system transportu publicznego (np. metro)
	Zwiększenie przepustowości linii
	Budowa/usprawnienie węzła przesiadkowego
	Edukacja w zakresie zrównoważonych zachowań transportowych
	Stworzenie dedykowanej sieci rowerowej
	Renowacja/zwiększenie liczebności taboru transportu publicznego
	Plany zrównoważonej mobilności dla przejazdów służbowych
Usprawnienia dla pieszych i w przestrzeni publicznej	



Projekt	Wydłużenie/budowa nowej linii tramwajowej/autobusowej
	Optimalizacja i integracja rozkładów jazdy transportu publicznego
	Wdrożenie specjalnego systemu informacji pasażerskiej.
	Uspokojenie ruchu i poprawa bezpieczeństwa

Projekty są zazwyczaj definiowane poprzez zbiór działań.

W ramach programowania projekty przypisywane są do właściwych systemów finansowania zgodnie ze specyfiką funduszy (kwalifikowalność, wymagania w zakresie ekonomiki, struktura wdrażania, wymagania odnośnie do dojrzałości projektu itd.).

Przykłady



Przykład I (duża konurbacja)

Wybrane ustalenia z analizy:

- Kongestia (rozlewanie się obszaru miejskiego, wysoki stopień korzystania z samochodów poza centrum)
- Ograniczenia przepustowości kolei podmiejskiej ze względu na ruch towarowy
- Brak integracji kolej/TP
- Mały udział ruchu rowerowego (duże odległości, bezpieczeństwo)
- Niska jakość powietrza w mieście

Powiązane cele szczegółowe

- Wsparcie polityki planistycznej ograniczającej rozlewanie się miasta
- Zwiększenie przepustowości kolei podmiejskiej
- Zwiększenie udziału wieloetapowych multimodalnych podróży transportem publicznym
- Zwiększenie integracji ruchu rowerowego i TP
- Poprawa jakości powietrza

Przykład I (duża konurbacja)

Sformułowanie i ocena scenariusza SUMP(niektóre z możliwości)

- S1: Usprawnienie kolei podmiejskiej + integracja TP i ruchu rowerowego
- S2: Autobus podmiejski + nowy szkieletowy system TP(metro) + dedykowana sieć rowerowa

Przykłady działań

- S1: wkład do kolejnego planu miejskiego, zwiększenie przepustowości kolei, pozyskanie dodatkowego taboru, nowe przystanki kolejowe, reorganizacja TP, rozwiązania kolejowo-rowerowe, integracja taryf
- S2: sieć autobusowa dobrej jakości, nowy tabor, nowe metro, dedykowana podmiejska sieć rowerowa, integracja taryf/rozkładów, system informacji pasażerskiej

Przykład II (miasto średniej wielkości)

Wybrane ustalenia z analizy:

- Kongestia (ruch tranzytowy, rozlewanie się miasta i darmowe parkowanie)
- Niski stopień wykorzystania transportu publicznego (problemy z siecią, komfortem i kongestią). Wpływ ruchu rowerowego na TP
- Brak integracji i koordynacji transportu publicznego
- Problemy z dostępnością cenową TP

Powiązane cele szczegółowe

- Zmniejszenie ruchu autostradowego (ciężarowego, pasażerskiego) przechodzącego przez miasto
- Zwiększenie obszaru objętego ofertą transportu publicznego i jego wykorzystania
- Zmniejszenie sezonowości popytu na TP
- Zarządzanie/ograniczenie parkowania w centrum

Przykład II (miasto średniej wielkości)

Sformułowanie i ocena scenariusza SUMP(niektóre z możliwości)

- S1: nowa obwodnica + pasy autobusowe/tramwajowe oraz sieć dróg rowerowych
- S2: brak obwodnicy + zarządzanie popytem + integracja TPi ruchu rowerowego

Przykłady działań

- S1: nowa obwodnica, reorganizacja TPz dedykowanymi połączeniami, P&R oraz C&R, nowy tabor, integracja taryf, nowe normy w zakresie parkowania, wkład do następnego planu miejskiego
- S2: opłaty za obciążenie infrastruktury, zarządzanie parkowaniem, nowe węzły przesiadkowe, nowe linie TP, zwiększona częstotliwość, priorytet dla TP, integracja rozkładów i taryf

Przykład III (małe i rozproszone miejscowości)

Ustalenia z analizy:

- Rozlewanie się miasta, dominacja samochodów, szkoły, brak alternatyw
- Dużo osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Problemy z bezpieczeństwem (rowerzyści i piesi)
- Brak skoordynowanego między gminami rozwiązania w zakresie TP
- Problemy finansowe
- W sezonie duża liczba turystów i intensywny ruch

Powiązane cele szczegółowe

- Lepszy dostęp do kluczowych usług
- Zmniejszenie wykorzystania samochodów prywatnych
- Zwiększenie dostępności TP (w tym dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej)
- Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego i rowerów
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów
- Zaspokojenie popytu sezonowego przy mniejszym oddziaływaniu
- Poprawa trwałości finansowej

Przykład III (małe i rozproszone miejscowości)

Sformułowanie i ocena scenariusza SUMP(niektóre z możliwości)

- S1: system regularnego TP(zintegrowany z ruchem drogowym i rowerowym)
- S2: system reagujący na popyt

Przykłady działań

- S1: międzygminne usługi TP, poprawa TP do szkół, dostępność taboru i wiat przystankowych, usprawnienie dojazdów do/z TP dla pieszych, uspokojenie ruchu, bezpieczna sieć dróg rowerowych, oświetlenie uliczne, zarządzanie ruchem turystycznym i parkowaniem
- S2: poszerzenie aktualnej oferty TP o usługi na żądanie dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej, autobusy szkolne, system wypożyczania rowerów dla turystów/gości, oświetlenie uliczne, uspokojenie ruchu, zarządzanie ruchem turystycznym i parkowaniem.

Przykłady dotyczące formułowania scenariuszy

- Korzystne:
 - Usprawnienie systemu opartego o kolej oraz dowozowe linie miejskiego TP, integracja ruchu rowerowego;
 - Nowa/rozbudowana sieć szkieletowa z nowymi dowozowymi liniami TP
 - Obwodnica drogowa oraz poprawa miejskiego TP, ruchu rowerowego i pieszego
 - Rozwój ukierunkowany na TP (o ile jest przewidziany w istniejącym planie przestrzennym lub potencjalnie jako wkład do kolejnej iteracji planu)
 - Usprawnienie istniejącego systemu + działania w zakresie zarządzania popytem.
- Mniej korzystne sformułowanie scenariusza:
 - Minimalizacja inwestycji
 - Zeroemisyjne pojazdy i inteligentne technologie
 - Scenariusz zakładający wysoki wzrost gospodarczy
 - Scenariusz obarczony niskim ryzykiem
 - Scenariusz z nową stacją kolejową
 - ...

JASPERS

Joint Assistance to Support Projects in European Regions

<http://jaspers.eib.org>





WOLAŃSKI



CELE, ŚRODKI I BUDOWA KOMPLEKSOWYCH SCENARIUSZY W SUMP

dr Michał Wolański, Mateusz Zaremba

CZYM JEST SUMP?

Strategią marketingową
zrównoważonej
mobilności

- Produkt
- Cena
- Dystrybucja
- Promocja

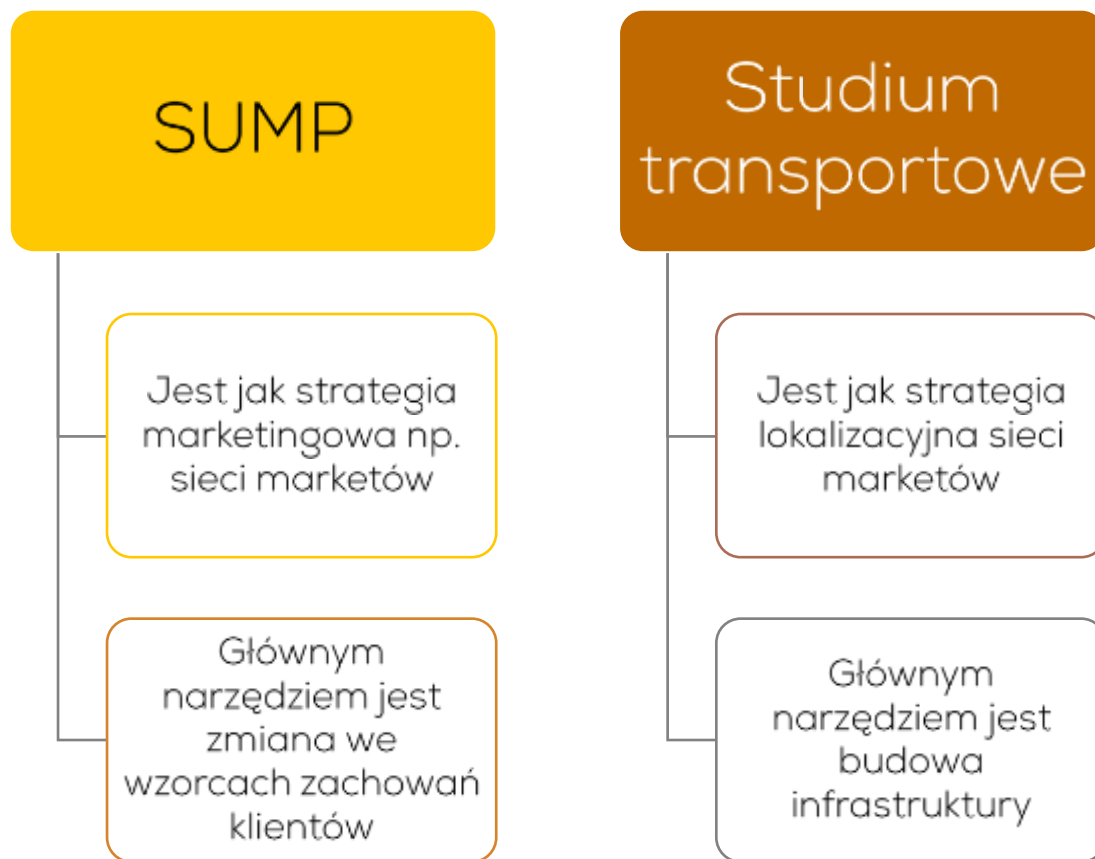
Dokumentem
zastanawiającym się jak
ograniczyć wpływ
transportu na
środowisko i klimat

- Różne warianty zapewnienia dostępu do usług
- Wybór wariantów jak najbardziej neutralnych dla obecnych i przyszłych pokoleń

Dokumentem mającym
nas przekonać do
odpowiedzialnych
zachowań
transportowych

- Użytkowników
- Decydentów

SUMP A STUDIUM TRANSPORTOWE



CELE SUMP



CELE SMARTER

Specific

- Skonkretyzowany

Measureable

- Mierzalny

Achiveable / Ambitious

- Osiągalny / Ambitny

Relevant

- Istotny

Time-bound

- Określony w czasie

Exciting

- Ekscytujący

Recorded

- Zapisany

CO MOŻE BYĆ CELEM SUMP?

O...
Do roku...

Poprawa jakości powietrza

Zmniejszenie liczby osób narażanych na hałas

Zmiany w podziale międzygałęziowym

Zmniejszenie liczby wypadków

JAKIE CELE OPERACYJNE MOGĄ POMAGAĆ W ZARZĄDZANIU?

O...
Do roku...

Zapewnienie bliskości różnych usług

Zwiększenie prędkości tramwaju

Zwiększenie obszaru integracji taryfowej

CO NIE MOŻE BYĆ CELEM SUMP?

To są środki

Budowa obwodnicy

Budowa linii tramwajowej

Wymiana taboru na elektryczny

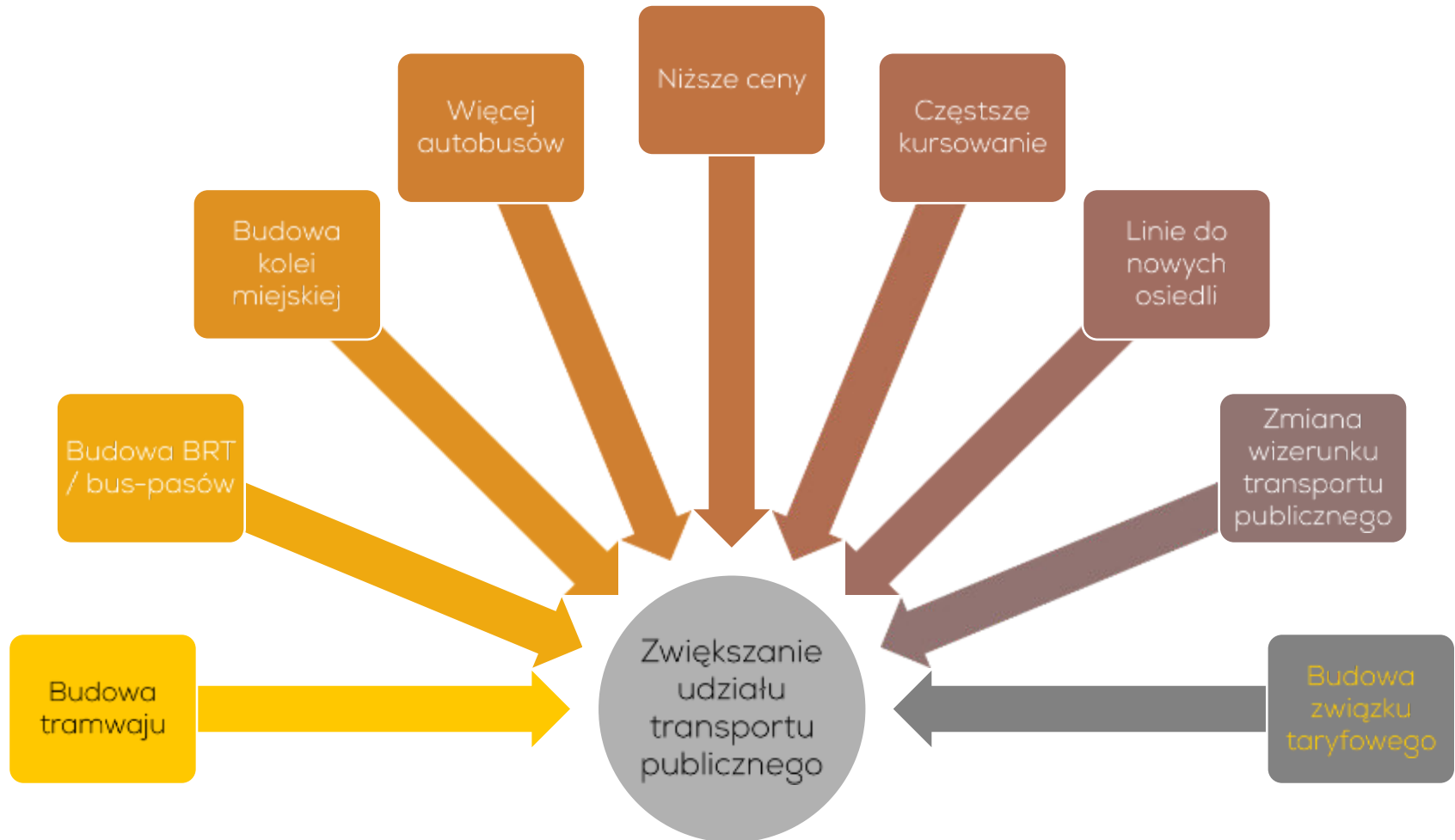
CO WYNIKI SCOPINGU NAM MÓWIĄ O CELCH?



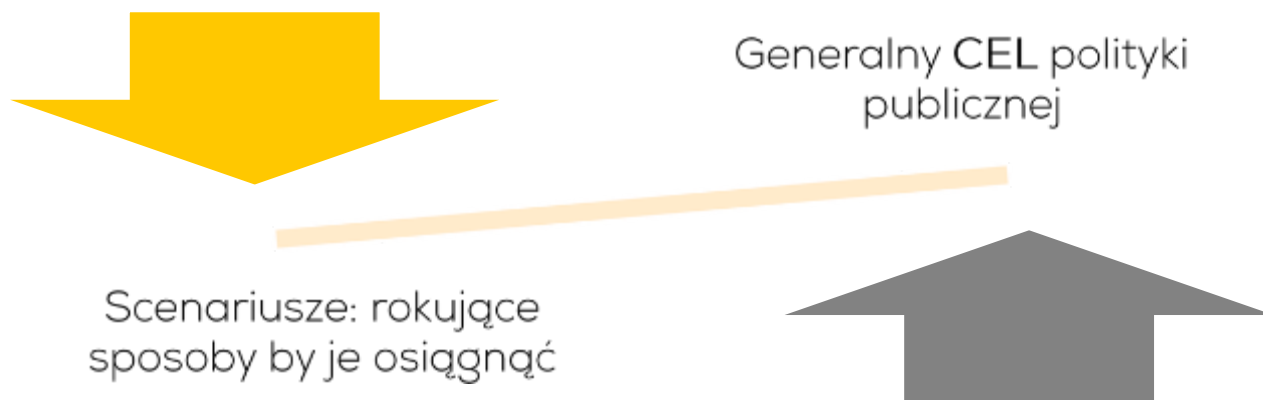
CO WYNIKI SCOPINGU NAM MÓWIĄ O CELCH?



CO CELE MÓWIAĄ NAM O ŚRODKACH?



CELE I SCENARIUSZE

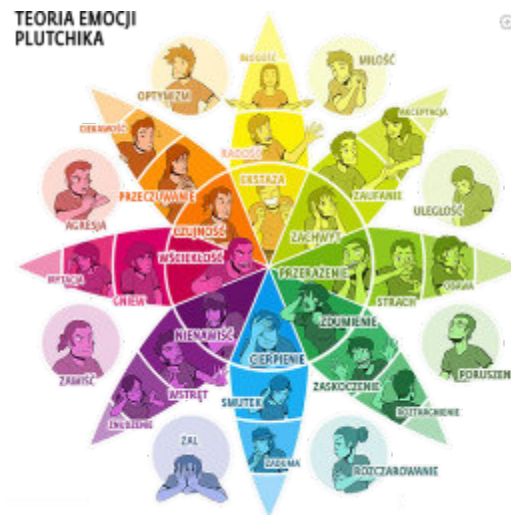


JAK PODEJMUJEMY DECYZJE?

Bariery= ograniczenia

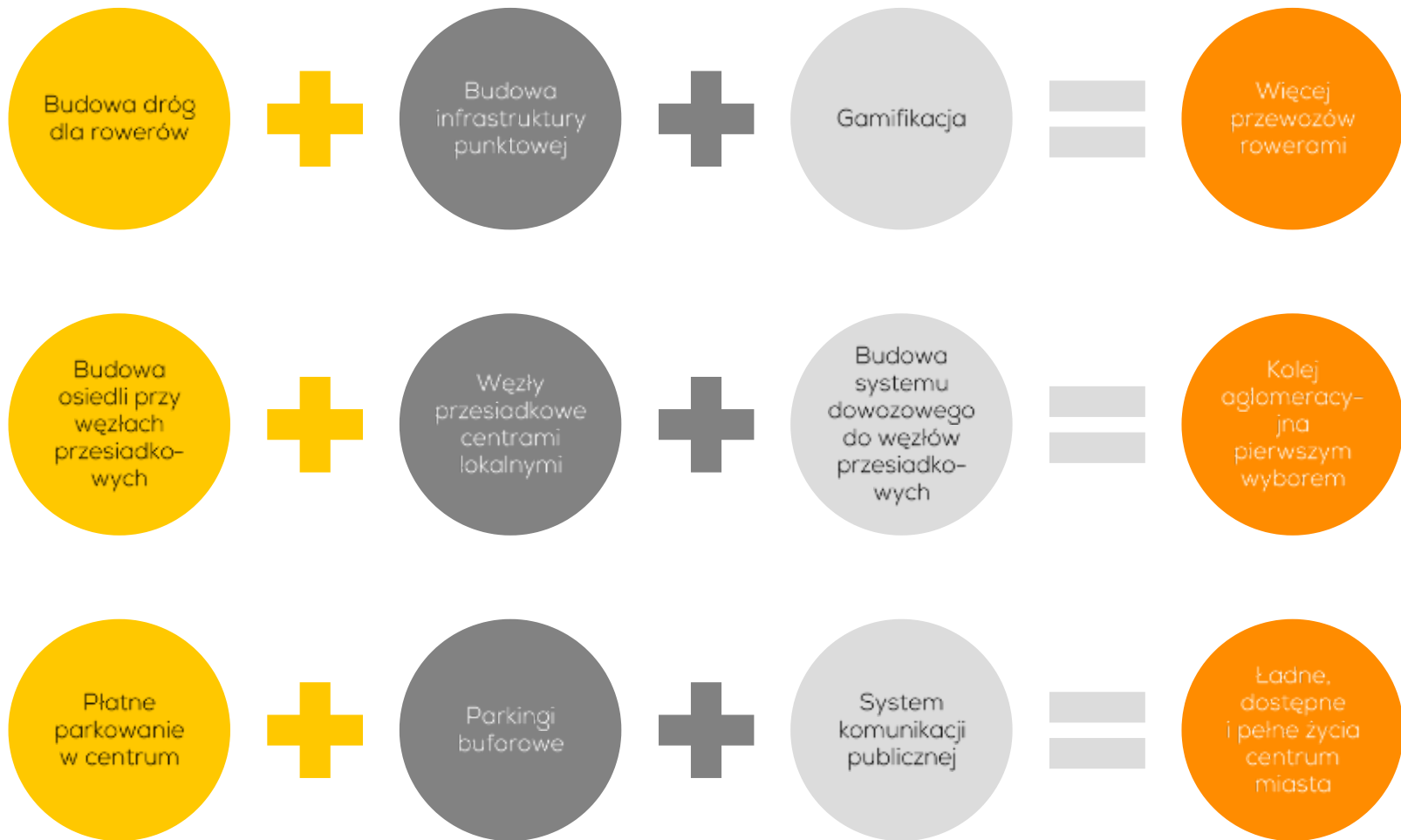
Demotywatory= obawy i poczucie obecnej wygody

Motywatory

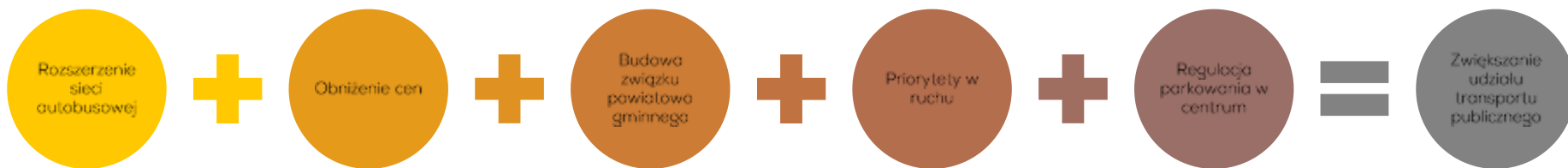
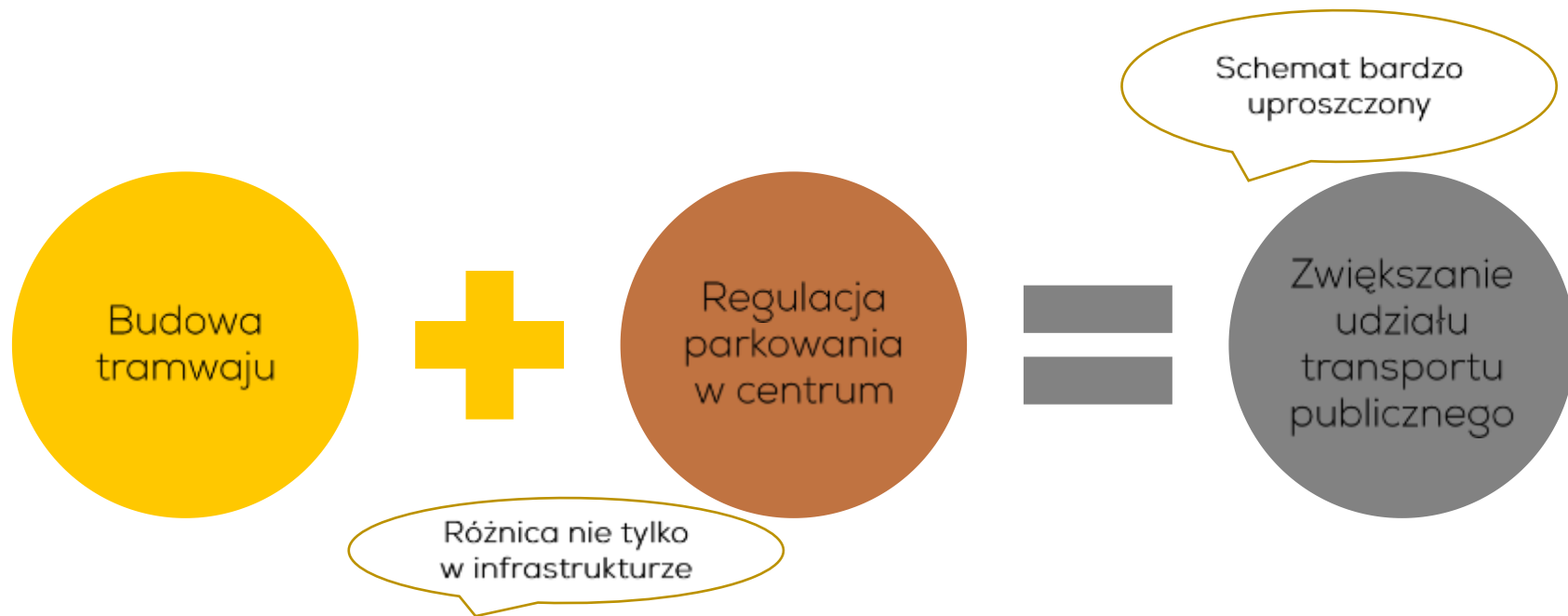


PRZYKŁAD LOGIKI ZMIANY

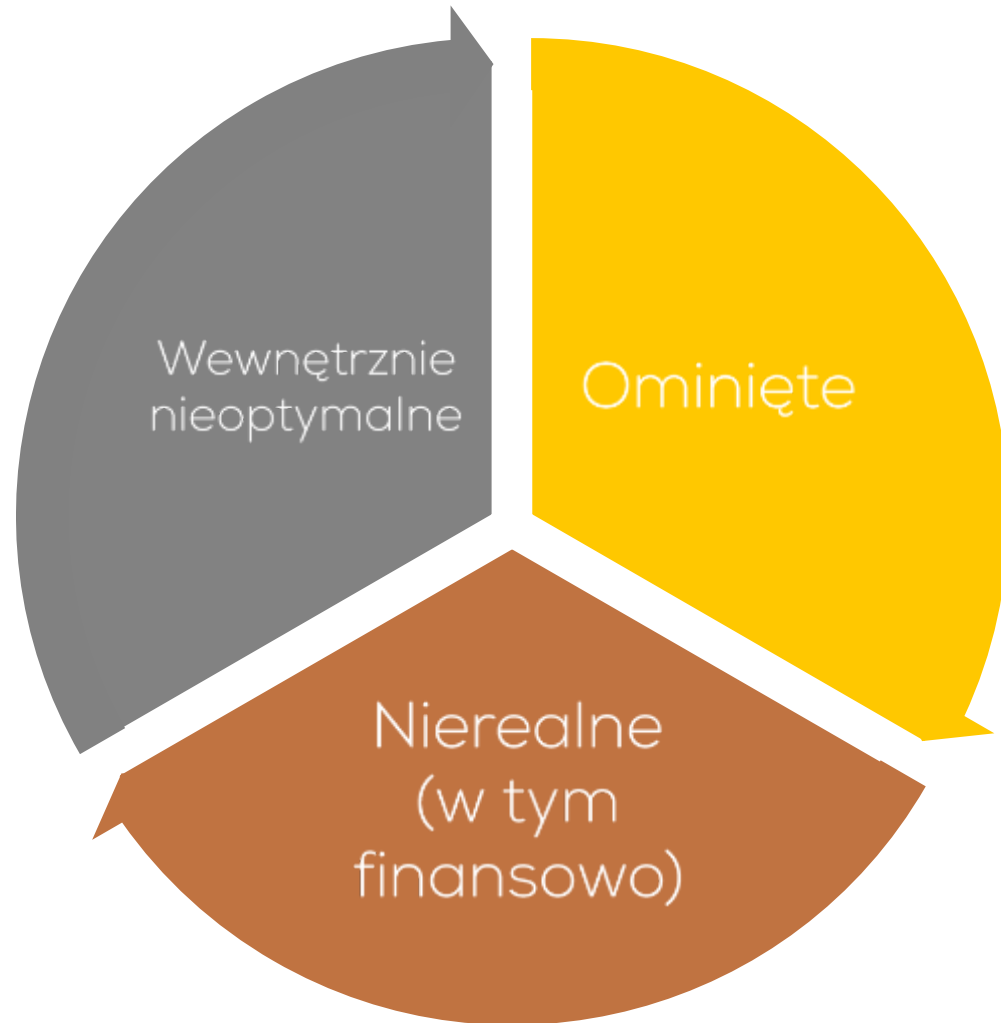
Nowy autobus, nowa droga,
czy nowy dworzec –
nie wystarczą, by spowodować
zmianę



ALTERNATYWNE SCENARIUSZE ZMIANY



TYPOWE PROBLEMY ZE SCENARIUSZAMI



PYTANIA?





WOLAŃSKI



METODYKA WYBORU SCENARIUSZY

dr Michał Wolański, Michał Babicki



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



WOLAŃSKI



JAK W PRZYGOTOWANIU SUMP POGODZIĆ
PARTYCYPACJĘ Z WIEDZĄ EKSPERCKĄ
I BADANIAM?

PRAWIE TAK SAMO, JAK ROBI TO DOBRY LEKARZ!

Wysłucha pacjenta

- Poważnie traktuje objawy
- Ma dystans do samodiagnozy
- Pyta o wcześniejsze leczenie i jego efekty

Zaleci i wykona badania

- Objawy i wiedza fachowa wskazują na optymalny zestaw badań

Zinterpretuje wyniki i przepisze kurację

- Wiedza fachowa pozwala na dobór odpowiednich środków do dobrze zbadanych objawów

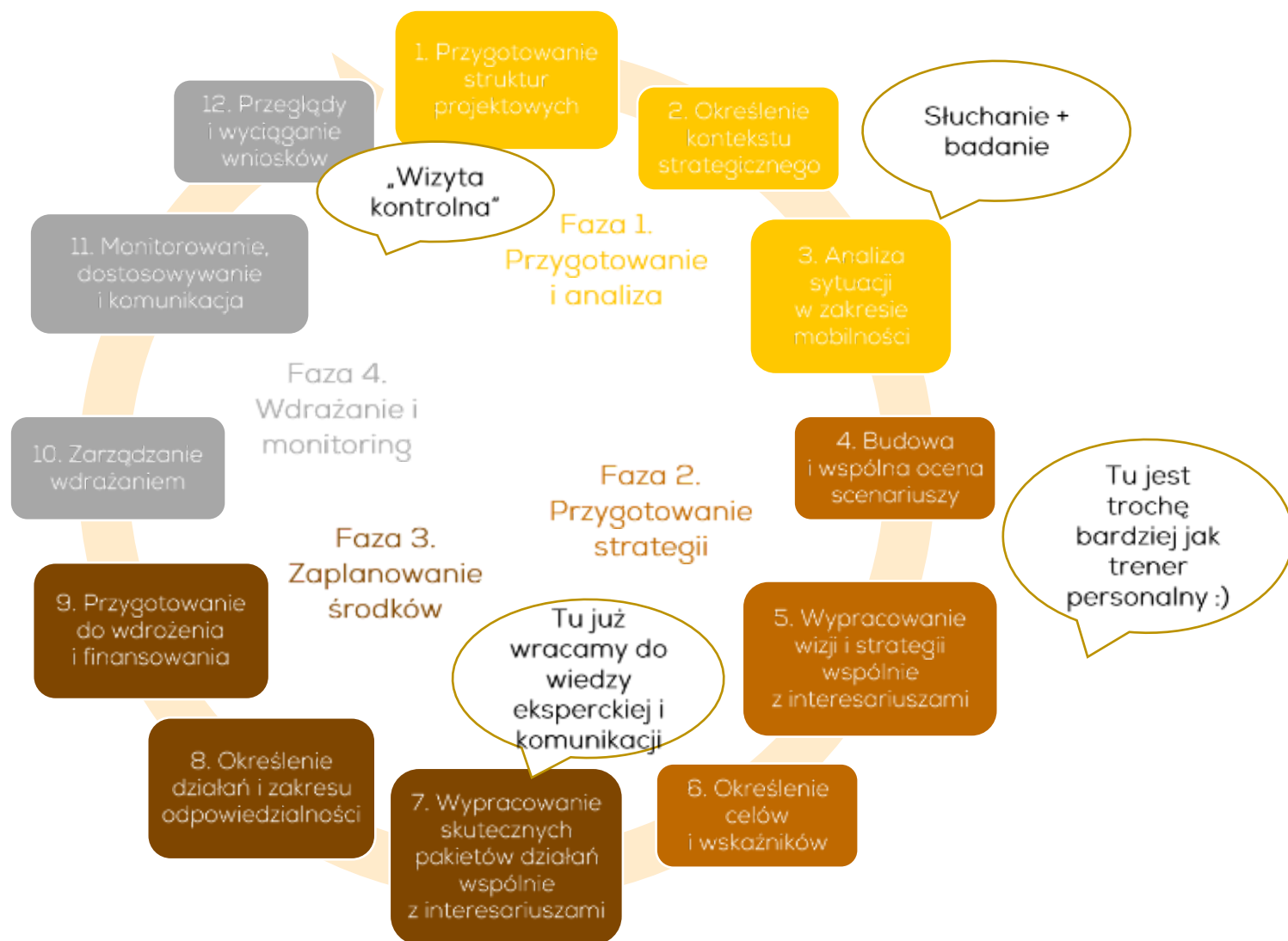
Wytłumaczy i omówi podjęte działania

- Bez wytłumaczenia jest ryzyko, że pacjent nie podejmie kuracji
- Może się okazać, że nie uwzględniono np. alergii, czy złych efektów z przeszłości

Sprawdzi efekty

- Dopiero empirycznie dowiadujemy się co działa
- Jeśli trzeba – skoryguje leczenie

W PRAKTYCE JEST TO TROSZECZKĘ TRUDNIEJSZE...



JAKIE SĄ RYZYKA ZWIĄZANE DIALOGIEM?

Lekarz bez wywiadu i
bez tłumaczenia

Brak dialogu z mieszkańcami

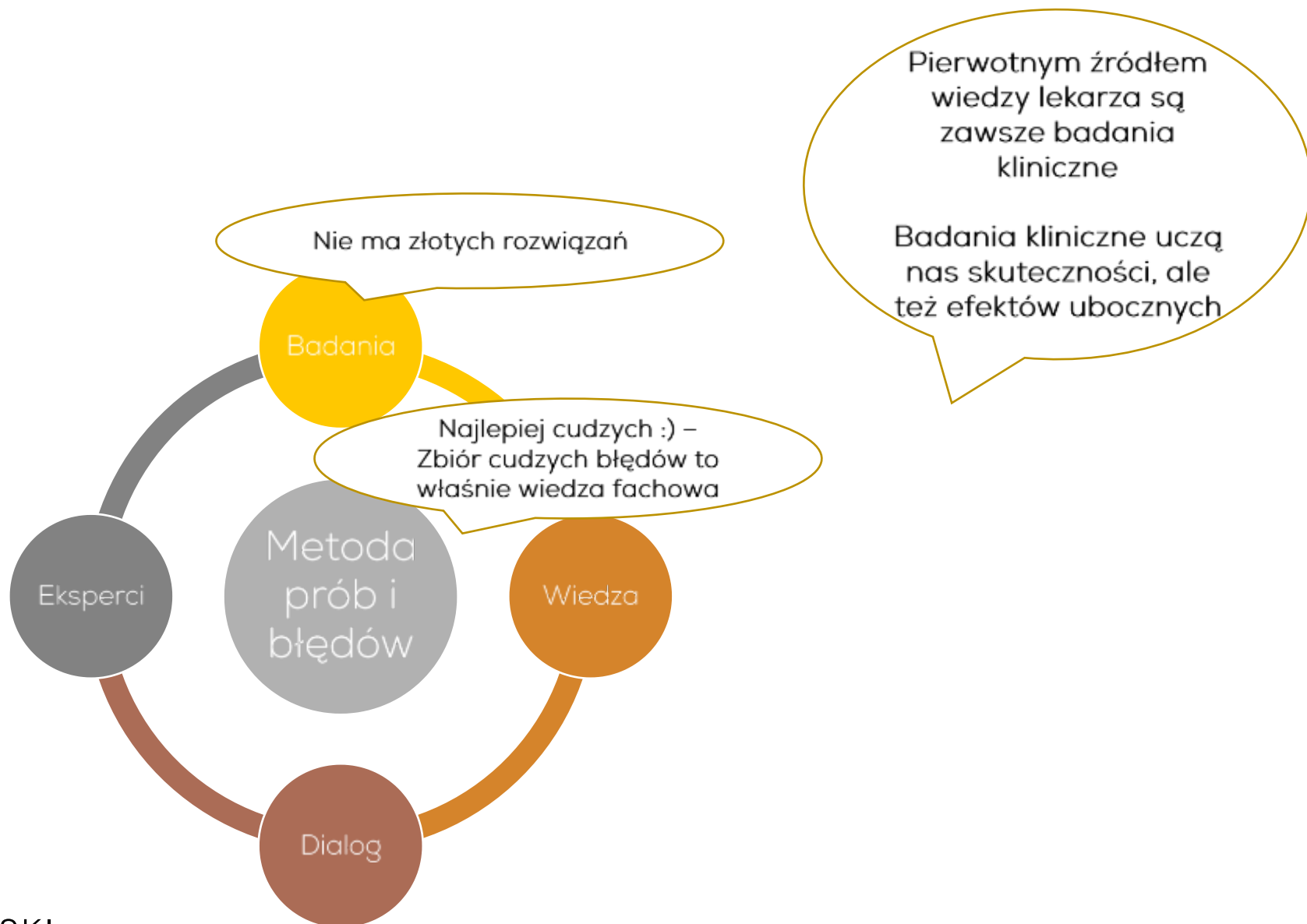
- Niezrozumienie przez samorząd barier i motywatorów zachowań mieszkańców
- Podjęcie działań nieadekwatnych
- Niezrozumienie przez mieszkańców działań samorządu

Lekarz wierzący w
autodiagnozę

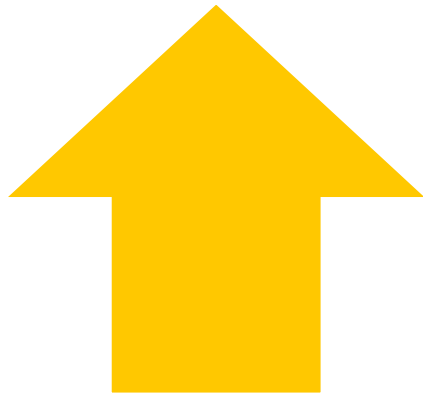
Ślepa wiara w wyniki dialogu

- Wybór rozwiązań realnych problemów niezgodny ze stanem wiedzy
- Lęk przed podjęciem decyzji przy braku konsensusu
- Brak wizji strategicznej

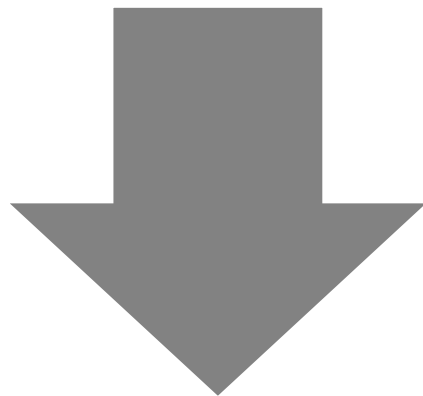
JAK NAJLEPIEJ WYWAŻYĆ JEDNO I DRUGIE



CZY PRÓBY I BŁĘDY NIE SĄ MARNOWANIEM PIENIĘDZY?



Nie, jeśli służą weryfikacji rozwiązań i są monitorowane



Tak, jeśli powielają znane błędy

JAKIE SĄ ŹRÓDŁA WIEDZY

Analiza efektów przeszłych działań –
naszych i innych

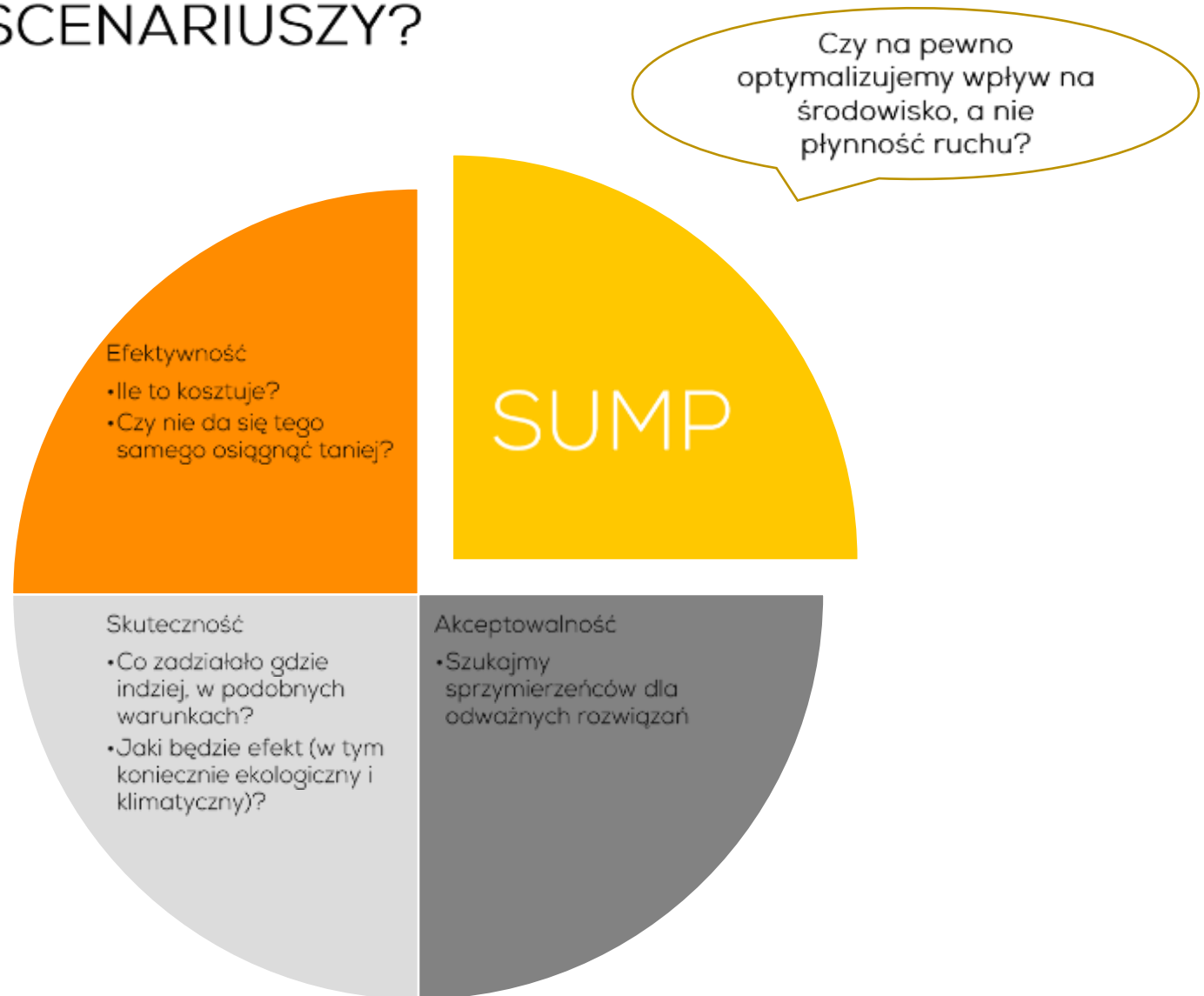
- Rozbudowa i zwężanie jezdni
- Podwyższanie i obniżanie cen biletów
- Ograniczanie i rozbudowa sieci komunikacji miejskiej
- Rowerowy maj
- Układ działań w strategię



Symulacja efektów tych działań u
nas

- Modele ekonometryczne
- Modele ruchu
- Eksperymenty z monitoringiem

JAK ZATEM POWINNA WYGLĄDAĆ METODYKA WYBORU SCENARIUSZY?



JAK SZUKAĆ NAJLEPSZEGO WARIANTU?

- TO ZALEŻY
- ZACZNIJ OD OPTYMALIZACJI WEWNĘTRZNEJ



JAK OPTYMALIZOWAĆ?

Inwentaryzacja +
mapa
partycypacyjna +
Poszukiwanie
ekspertkie
„wąskich gardeł”

Mapa
partycypacyjna +
tworzenie
standardów na
bazie innych
standardów

Analiza dobrych
praktyk + analiza
ekspertka analiza
skuteczności

Analiza ekspercka
+ konsultacje czy
czegoś brakuje

Budowa dróg
dla rowerów



Budowa
infrastruktury
punktowej



Gamifikacja



Więcej
przewozów
rowerami

Analiza
statystyczna +
cykl
warsztatów dla
radnych

Model ruchu

Analiza
statystyczna i
geoprzestrzenna
generatorów
ruchu

A może jeszcze
warsztaty nad
estetyką...

Płatne
parkowanie
w centrum



Parkingi
buforowe



System
komunikacji
publicznej



Ładne,
dostępne
i pełne życia
centrum
miasta

JAK PORÓWNYWAĆ WARIANTY

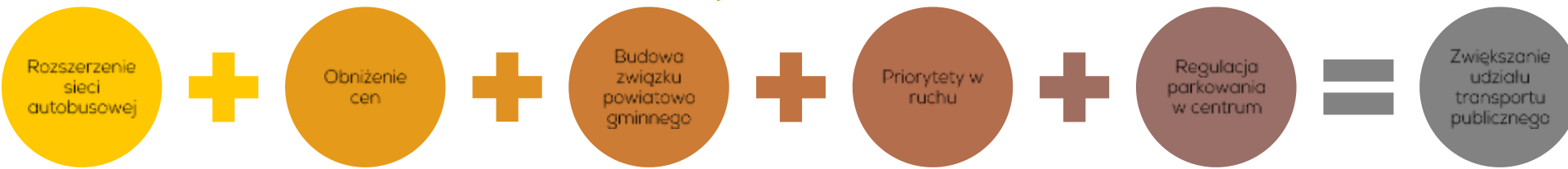
Analiza wielokryterialna:
- Kosztów
- Korzyści, zwłaszcza ekologiczne (projekcje statystyczne)



Eksperyment dzielnicowy

Analiza danych historycznych

Dialog – mediacje
Analiza finansowa
Analizy prawne



JAK SOBIE RADZIĆ Z TAKĄ WIELOŚCIĄ?

Dlatego ważny jest scoping – zwłaszcza przy małym budżecie

Warto żądać ofert merytorycznych i podawać budżet

Kluczowe rzeczy warto wariantować, niekluczowe – optymalizować

SKUTECZNOŚĆ I EFEKTYWNOŚĆ W CZYM?

W osiągnięciu konkretnego celu

W osiągnięciu generalnych celów zrównoważonej mobilności

Uwaga na efekty uboczne!

ZAGROŻENIA MODELOWANIA RUCHU

Model idealny sprawdzi się zawsze
Ale modele z definicji nie są idealne

Czy na pewno nasz model jest „nauczony” zmiany, którą chcemy dokonać?

Czy uwzględnia ruch zaindukowany?

Czy uwzględnia przejścia ruchu z transportu publicznego na drogi?

Czy uwzględnia wpływ na ruch pieszy, np. poprzeczny?

Czy uwzględnia wszystkie efekty uboczne?

A CO SPRZYJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI?

„Typowe leki”

Rozbudowa przepustowości tych środków transportu, które są priorytetowe strategicznie

Bezpieczna infrastruktura i wydzielone ciągi rowerowe / transportu publicznego (nie wszędzie musi być droga)

Planowanie przestrzenne, w którym transport publiczny, a nie droga jest pierwszym wyborem

Niewygórowane ceny zrównoważonego transportu

User Experience i integracja taryfowa – intuicyjność korzystania z produktów zrównoważonej mobilności

Stosowanie mechanizmów sprzedażowych – gamifikacja, upselling, mechanizmy behawioralne, sprzedaż wiązana

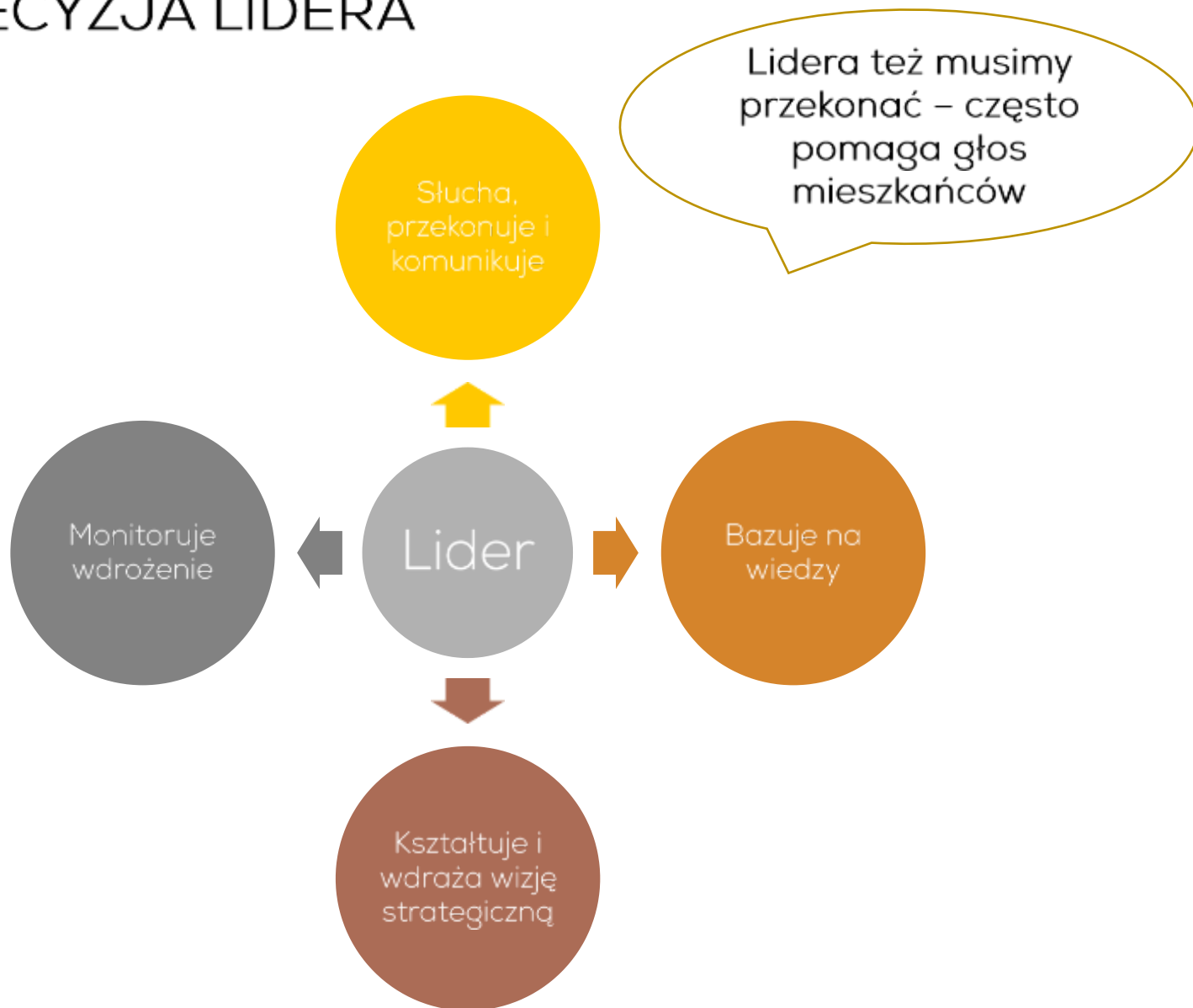
Wybór odpowiednich grup docelowych i praca nad nimi

A CO NIE SPRZYJA?

Ale warto budować
ulice bezpieczne,
ładne, nie
indukujące ruchu

Rozbudowa przepustowości dróg – skutkiem ubocznym jest często odwrót od komunikacji publicznej, utrudnienia w ruchu pieszym i suburbanizacja (hałas, emisje,)

NA KOŃCU KAŻDEGO PROCESU STRATEGICZNEGO JEST DECYZJA LIDERA



PYTANIA?





WOLAŃSKI



NASTĘPNE KROKI W PROJEKCIE – PODSUMOWANIE

dr Michał Wolański, Michał Babicki

WNIOSKI (1/2)

Naczelnym celem SUMP jest ograniczenie wpływu naszego przemieszczania się na klimat i środowisko miejskie

SUMP nie jest strategią budowy infrastruktury, lecz wywołania zmiany w zachowaniach transportowych, na rzecz zaspakajania potrzeb lokalnie, chodzenia pieszo, jeżdżenia rowerem i transportem publicznym

Budowa linii tramwajowej nigdy nie jest celem, ale jeśli mieszkańcy o niej dużo myślą, to pozwala ona liderowi i ekspertom zdefiniować potrzeby i ukształtować cel

Zmianę można wywołać na różne sposoby, obejmujące kompleksowe zestawy środków – w SUMP należy porównywać różne warianty

Ludzie nie są maszynami – mają sferę emocji, komunikują nie wprost. Musimy mieć tego świadomość

Istotnym kryterium porównania rozwiązań są kryteria ekologiczne

WNIOSKI (2/2)

SUMP jest nie tylko szukaniem „złotego optimum”, lecz przekonywaniem do jak najlepszego rozwiązania koniecznych interesariuszy

Elementy partycypacji i są ważnym elementem SUMP, ale nie zastępują badań i wiedzy eksperckiej

Podstawowym źródłem wiedzy eksperckiej jest praktyka – przeszła praktyka i praktyka innych, ubrana w modele i studia przypadków

Jeśli nie ma praktyki – trzeba ją ostrożnie tworzyć

Dobry lekarz – słucha, wyjaśnia, korzysta z badań, uważnie eksperymentuje, monitoruje efekty

DALSZE KROKI W PROJEKCIE

Warsztaty scopingowe –
określenie kluczowych
problemów SUMP oraz
obszaru geograficznego

Q1 2020

Przygotowanie
specyfikacji SUMP

Zaczynamy niezwłocznie, jeśli tylko znamy
zasięg, problemy i budżet

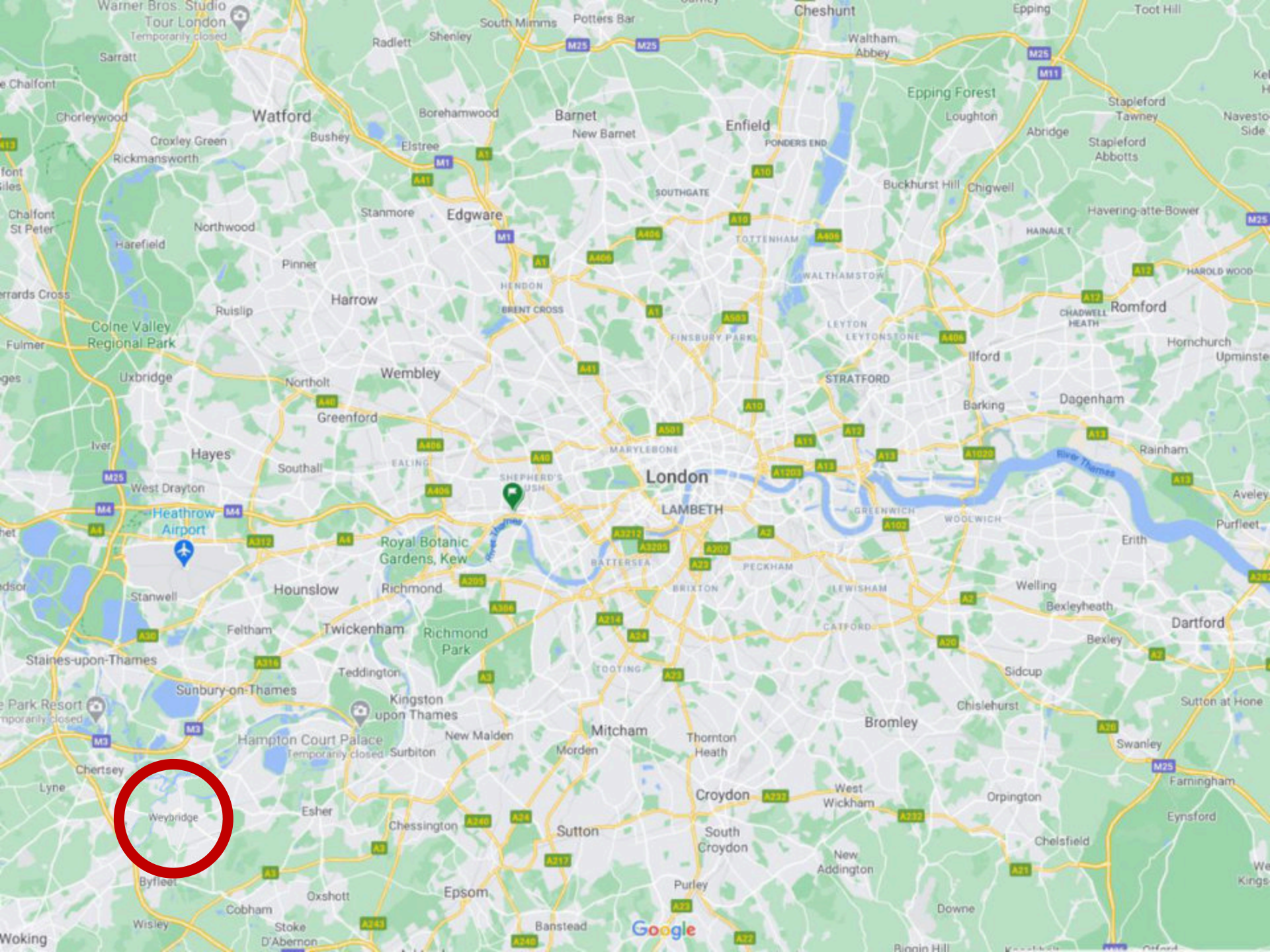
KOLEJNE WEBINARIA

Marzec
2021

- Planowanie przestrzenne + warsztaty

Kwiecień
2021

- Wskaźniki, monitoring i ewaluacja SUMP



Weybridge



WOLAŃSKI



WIDZIMY SIĘ NA WARSZTATACH!