



RAPORT Z REALIZACJI PROJEKTU

*Model inteligentnej mobilności miejskiej
jako element Ostródzkiej
Idei Human Smart Cities*

DOŚWIADCZENIA WDROŻENIOWE

redakcja:

Anna M. Pyziak

zespół autorski:

Anna M. Pyziak
Jolanta Gadomska
Katarzyna Iwińska
Przemysław Prella

oprawa graficzna:

Izabela Hyża

korekta językowa:

Mirostaw Dotgopół

ISBN 978-83-966690-0-1

Poznań, grudzień 2022 r.

Opracowanie zrealizowane przez **MAPS Studio Sp. z o.o.** i **Utila Sp. z o.o.**
na zlecenie Urzędu Miejskiego w Ostródzie, w ramach projektu
*Model inteligentnej mobilności miejskiej jako element Ostródzkiej
Idei Human Smart Cities,*
dofinansowanego z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna
oraz środków Budżetu Państwa w konkursie dotacji Human Smart Cities.



Spis treści

Kilka słów o projekcie	04
Opis metod wykorzystanych w ramach Projektu	05
Ankieta	05
Design Thinking	05
Geoankieta	05
Indywidualne wywiady pogłębione (IDI)	05
Konsultacje indywidualne	05
Planning for Real™	06
Prototypowanie przestrzeni	06
Punkt konsultacyjny	06
Spacer badawczy	06
Webinarium	07
WORLD CAFÉ	07
Zogniskowane wywiady grupowe (FGI)	07
Harmonogram realizacji	08
Realizacja konsultacji w dobie pandemii	10
Proces organizacji i przeprowadzenia działań	11
Opis wybranych elementów procesu	12
Opis zadań i przełożenie wyników procesów konsultacyjnych na realizację przedsięwzięć	14
Wdrożenie systemu zarządzania i monitorowania ruchu kołowego	14
Wykonanie bezpiecznych przejść dla pieszych	16
Wykonanie dokumentacji technicznych skrzyżowań w obrębie przejazdu kolejowego i wiaduktu	17
Wykonanie analizy ruchu kołowego i pieszego	18
Audyt (Uchwała krajobrazowa)	19
System Informacji Miejskiej	21
Utworzenie systemu ścieżek rowerowych	22
Wyjazdy studyjne	25
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)	27
Wydarzenie promujące alternatywne środki transportu	28
Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych	28
Działania promocyjne	30
Podstawowe	30
Dodatkowe	32
Wnioski i rekomendacje	33
Zarządzanie projektem	39
Indeksy	44

Kilka słów o projekcie

Projekt Human Smart Cities - Inteligentne miasta współtworzone przez mieszkańców, obejmował wdrożenie pilotażowych oraz inteligentnych rozwiązań społecznych, dla usprawnienia zarządzania i organizacji miasta, w celu uczynienia go przyjaźniejszym do życia. Przesłanką jego realizacji była linia kolejowa, która dzieli miasto na północną i południową część. Komunikacja między nimi odbywa się w wyznaczonych, wąskich strefach, takich jak wiadukt oraz przejazdy kolejowe. Chcąc usprawnić przemieszczanie się pomiędzy obiema częściami, niezbędne było ścisłe zbadanie sytuacji i podjęcie działań regulujących układ komunikacyjny miasta.

Ponadto, w ramach projektu, założono włączenie społeczności lokalnej do wszystkich procesów mających na celu opracowanie dokumentacji projektowej i wykonanie inwestycji. Przewidziano także prowadzenie działań edukacyjnych skierowanych do różnych grup interesariuszy.

W celu sprawnej realizacji działań zakładanych w projekcie, zdecydowano się na utworzenie partnerstwa z Powiatem Ostródzkim. Wybór partnera spowodowany był faktem, że zdecydowana większość działań w ramach projektu realizowana była na terenie dróg, których właścicielem jest Powiat Ostródzki. Ponadto wiedza i doświadczenie w zakresie mobilności miejskiej (zarządzanie drogami, rozwiązania podczas remontów i budowy dróg, infrastruktura drogowa i towarzysząca), którą dysponuje Powiat Ostródzki (Zarząd Dróg Powiatowych w Ostródzie), była kluczowa do realizacji projektu. Ważnym aspektem była także kluczowa inwestycja ostatnich lat w zakresie mobilności miejskiej tj. budowa wiaduktu realizowana w partnerstwie z Powiatem Ostródzkim. To właśnie partner uzyskał dofinansowanie na budowę wiaduktu i wspólnie z Miastem realizował tę inwestycję.

Poniższy podręcznik, będący jednym z elementów podsumowujących przeszło dwuletni proces, skierowany jest przede wszystkim do podmiotów samorządowych, organizacji pozarządowych i mieszkańców, którzy na podstawie zdobytych w Ostródzie doświadczeń, będą mogli w przyszłości planować, inicjować oraz prowadzić działania edukacyjno-informacyjne w obszarze idei inteligentnych miast współtworzonych przez mieszkańców. Informacje zawarte w podręczniku pozwolą na zaplanowanie procesu inwestycyjno-konsultacyjnego, a opisane doświadczenia mogą pomóc we wdrażaniu dobrych praktyk i ograniczaniu popełnianych błędów, których zapewne nie da się uniknąć, zwłaszcza pracując na żywym organizmie, jakim jest miasto.

Opis metod wykorzystanych w ramach Projektu

W procesie konsultacyjnym zastosowano szereg metod wybranych optymalnie do zakresu materiału roboczego i oczekiwanych wyników. Metody zweryfikowano także pod kątem wybuchu w 2020 roku pandemii COVID-19.

Ankieta

Technika badawcza pozwalająca na zebranie opinii internautów. Użytkownicy, którzy uzyskali dostęp do ankiety, mogą ją wypełnić i automatycznie przesłać na platformę, która umożliwia twórcy ankiety zebranie danych i późniejsze ich opracowanie.

Design Thinking

Jest to metodyczne podejście do tworzenia innowacyjnych rozwiązań, które odpowiadają na rzeczywiste potrzeby użytkowników; to zorientowany na uczestnika proces twórczy, opierający się na obserwacji, zrozumieniu potrzeb, współpracy, szybkiej nauce, wizualizacji pomysłów oraz prototypowaniu. Podejście to prowadzi do wytypowania rozwiązań pożądaných przez użytkowników, które są wykonalne technologicznie oraz uzasadniane ekonomicznie.

Geoankieta

Internetowe narzędzie wykorzystujące mapowanie, polegające na nanoszeniu punktów, linii, obszarów (poligonów) oraz przypisaniu do każdego z tych obiektów informacji w zakresie tematu, jakiego dotyczą konsultacje społeczne.

Indywidualne wywiady pogłębione (IDI)

Forma zbliżona do konsultacji metodą Zogniskowanych Wywiadów Grupowych (FGI), ale prowadzona przez moderatora według wcześniej przygotowanego scenariusza i pytań z pojedynczym respondentem, w celu uzyskania szczegółowych informacji dla badanego tematu.

Konsultacje indywidualne

Ogólna nazwa sposobu prowadzenia konsultacji społecznych z podmiotami

indywidualnymi, w ramach której można stosować formy takie jak: wywiad, dyskusję czy ankietę.

Planning for Real™

Jest to metoda zapoczątkowana w Wielkiej Brytanii i stosowana w wielu europejskich krajach. Polega ona na skupieniu uwagi społeczności lokalnej oraz dążeniu do konstruktywnego rozwiązania kwestii spornych związanych z zagospodarowaniem określonej przestrzeni. Odmienność PFR w stosunku do wielu stosowanych metod polega na tym, że katalog bardziej lub mniej realnych życzeń skierowanych do władz nie jest wynikiem końcowym konsultacji, lecz zaledwie ich półmetkiem. Metoda PFR obejmuje bowiem włączenie społeczności lokalnej w proces ustanawiania priorytetów i planowania procesu wdrożenia poprzez określanie możliwych działań i kształtowania osi czasu. Ten swoisty plan działania nie jest przy tym adresowany do jakiegoś enigmatycznego zewnętrznego „wykonawcy”, lecz obejmuje także deklaracje członków społeczności lokalnej do aktywnego włączenia się w proces realizacyjny – na poziomie posiadanych możliwości, umiejętności i zasobów. Niestęchanie ważne jest przy tym budowanie samoświadomości grup społecznych.

Prototypowanie przestrzeni

Jest to forma eksperymentu realizowanego w przestrzeni z jej użytkownikami. Eksperyment polega na czasowym wdrożeniu często rewolucyjnego, ale łatwo odwracalnego rozwiązania projektowego w celu oceny jego potencjalnego wdrożenia na stałe w kontekście zachowań interesariuszy, funkcjonalności oraz skutków ekonomicznych.

Punkt konsultacyjny

Punkt konsultacyjny jest miejscem, w którym uczestnicy procesu konsultacyjnego mogą zapoznać się z materiałami informacyjnymi, przedłożyć swoje opinie i uwagi, lub przedyskutować interesujące ich kwestie. Punkt powinien być zlokalizowany w miejscu widocznym i ogólnodostępnym.

Spacer badawczy

To metoda prowadzenia konsultacji odbywająca się w obszarze przestrzeni badanej lub jej części reprezentacyjnej wcześniej wyznaczonej. Spacer prowadzony jest według przygotowanego scenariusza, pozwala na dokumentowanie lub mapowanie newralgicznych miejsc oraz elementów wymagających inter-

wencji. Badane są odczucia uczestników i ich potrzeby względem różnych aspektów przestrzeni.

Webinarium

Rodzaj internetowego spotkania, seminarium prowadzonego i realizowanego za pomocą dostępnych technologii, które umożliwią obustronną komunikację między prowadzącym spotkanie a uczestnikami, pozwalające na wykorzystanie wirtualnych narzędzi oraz udziału ekspertów.

WORLD CAFÉ

Uczestnicy podzieleni na podgrupy prowadzą równoczesne dyskusje stolikowe w zespołach tematycznych. Po ustalonym czasie wszyscy, poza gospodarzem stolika, przesiadają się, a gospodarz streszcza poprzednią dyskusję i animuje nową. Uczestnicy rysują lub notują na dużych arkuszach papieru, a podsumowanie odbywa się na sesji plenarnej, której towarzyszy dalsza dyskusja ogólna.

Zogniskowane wywiady grupowe (FGI)

Wywiad jest prowadzony przez moderatora w oparciu o wcześniej przygotowany scenariusz i pytania. Zadaniem moderatora jest m.in. kierowanie wywiadem w zgodzie z przyjętymi celami i zachęcenie wszystkich uczestników do wyrażania opinii. Dobór osób biorących udział w spotkaniu jest zależny od organizatora oraz potrzeb procesu. Scenariusz spotkania nie oznacza ścisłego trzymania się wyznaczonych obszarów – dynamika grupy powinna pozwolić na uchwycenie najistotniejszych, z punktu widzenia tematu przewodniego, kwestii.

Harmonogram realizacji

Schemat 1. Harmonogram działań konsultacyjnych

Audyt krajobrazowy i System Identyfikacji Miejskiej
Wykonanie analizy ruchu kołowego i pieszego
Utworzenie systemu ścieżek rowerowych
Wykonanie bezpiecznych przejść dla pieszych
Wykonanie dokumentacji technicznych skrzyżowań w obrębie przejazdu kolejowego i wiaduktu
Wdrożenie systemu zarządzania i monitorowania ruchu kołowego
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)
Wydarzenie promujące alternatywne środki transportu
Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych

	IV kw. 2020	I kw. 2021	II kw. 2021	III kw. 2021	IV kw. 2021	I kw. 2022	II kw. 2022	III kw. 2022	IV kw. 2022
	■	■	■						
	■								
			■	■	■				
	■		■	■	■				
						■			
							■		
							■	■	■
								■	■
								■	■

Realizacja konsultacji w dobie pandemii

Pandemia COVID-19 znacząco wpłynęła na możliwości realizacji projektu, który odbywać miał się stacjonarnie w formie spotkań i warsztatów. Konieczna była modyfikacja przyjętych metod prowadzenia konsultacji społecznych i ich realizacji z wykorzystaniem narzędzi internetowych takich jak webinaria czy geoankieta. Trwająca przeszło dwa lata pandemia COVID-19 wymusiła wdrażanie niestandardowych rozwiązań w licznych obszarach. Nie musiały być to działania na wysokim poziomie technologicznym lecz z wykorzystaniem już istniejących zasobów, których użytkowanie do tej pory ograniczyła dostępność sprzętu i brak chęci edukacji w zakresie jego obsługi. Wiele gospodarstw domowych musiało poczynić inwestycje, które pozwoliły na kontynuowanie edukacji dzieci, korzystając z zasobów do własnego użytku po godzinach lekcyjnych lub korzystając z urządzeń udostępnionych w ramach pracy zdalnej.

W celu zachęcenia mieszkańców do udziału w konsultacjach z wykorzystaniem narzędzi internetowych, przygotowano szereg materiałów instruktażowych, a dzięki konieczności wykorzystania zbliżonych narzędzi w pracy oraz szkole, umiejętność ich obsługi została szybko przyswojona. Taka forma konsultacji pozwoliła na ich przeprowadzenie, mimo, że ograniczone w tym okresie zostały interakcje społeczne.

Rys. 1. Fragment instrukcji obsługi platformy



Źródło: MAPS Studio Sp. z o.o.

Webinaria cieszyły się zainteresowaniem różnych grup wiekowych oraz oczekiwaną frekwencją. Pozwoliło to na sprawną kontynuację procesu konsultacyjnego według przyjętego harmonogramu zadań, także wśród wykonawców dokumentacji i programów realizowanych w ramach projektu pn. *Model inteligentnej mobilności miejskiej jako element ośrodkowej idei Human Smart Cities*.

Proces organizacji i przeprowadzenia działań

Proces planowania, organizacji i realizacji założonych działań, to nie tylko etap wykonawczy, czy nawet konsultacyjny, ale przede wszystkim pomysł, szczegółowe zaplanowanie przedsięwzięcia, zabezpieczenie lub pozyskanie środków oraz określenie umiejętności oraz zasad współpracy wykonawców.

Schemat 2. Schemat procesu konsultacyjnego



Opis wybranych elementów procesu

Założenia projektowe — podmiot inicjujący musi czytelnie określać najistotniejsze cele i cechy zadania. Wytyczne do projektu to pierwszy dokument definiujący zamierzenia, który później warunkował będzie kolejne etapy realizacji, a w oparciu o niego zostanie skonstruowane zamówienie.

Procedura zamówienia i wyłonienie wykonawcy – na podstawie opracowanego założenia projektowego, opracowanych kryteriów oraz możliwości budżetowych, w zależności od wysokości zamówienia przeprowadzana jest procedura ogłoszenia i wyboru wykonawcy, posiadającego najlepszy stosunek jakości do ceny.

Konsultacje z wykonawcą – biorący udział w projekcie wykonawcy aktywnie uczestniczą w procesie konsultacyjnym już na etapie jego planowania. Zespoły spotykały się w grupie roboczej obejmującej: przedstawicieli zamawiającego, wykonawcy dokumentacji oraz podmiotu odpowiedzialnego za przeprowadzenie działań edukacyjno-konsultacyjnych, podczas których wykonawcy mogli omówić swoje oczekiwania względem procesu konsultacyjnego.

Ustalenie harmonogramu i metod konsultacyjnych – biorąc pod uwagę możliwości wykonawcy, grupę docelową do której będą kierowane działania konsultacyjne, czynniki zewnętrzne, zakres opracowania, którego dotyczą poszczególne etapy konsultacyjne, starano się każdorazowo dobrać optymalnie do konsultowanego materiału metody, określone w katalogu zamówienia lub poszerzające zakres. W oparciu o powyższe uwarunkowania ustalano harmonogram prac.

Opracowanie materiałów promocyjnych – wymagało elastyczności zwłaszcza w okresie pandemii COVID-19, gdzie, oprócz podstawowych materiałów określonych w zamówieniu, włączono instruktarz korzystania z platformy do webinarów. Całość materiałów w projekcie opierała się o opracowaną i wybraną na początku procesu identyfikację wizualną, która pozwoliła na przyzwyczajenie uczestników do wizualnego kojarzenia procesu.

Promocja konsultacji – poza formami określonymi w zamówieniu, tj.: ogłoszeniami w prasie, radiu i plakatami, zastosowano dodatkowe formy zaproszeń, do których należały mailing indywidualny do osób, które wyraziły chęć otrzymywania materiałów informacyjnych związanych z prowadzonym projektem, a także zaproszenia telefoniczne i osobiste. Dodatkowo, informacje o procesie były również promowane na dedykowanej stronie internetowej oraz na Facebooku Urzędu Miasta.

Analiza informacji zebranych w procesie konsultacji i sporządzenie raportu – na podstawie danych i opinii zebranych podczas działań konsultacyjnych oraz po ich analizie, sporządzone zostały raporty, które pozwalały wykonawcom na wprowadzenie ich do dokumentacji, jeżeli zgodne były one z obowiązującymi przepisami prawa, a idea nie uległa zatraceniu.

Opis zadań i przełożenie wyników procesów konsultacyjnych na realizację przedsięwzięć

Różnorodne formy prowadzenia konsultacji dawały możliwość dopasowania metody do danej tematyki zagadnienia. Z perspektywy realizacji zadania i osiągnięcia wyników dawało to szeroki wachlarz sposobów dotarcia do mieszkańców Ostródy, a co za tym idzie, różnych grup społecznych.

Wdrożenie systemu zarządzania i monitorowania ruchu kołowego

Założenie:

Element projektu zakładał budowę systemu zarządzania ruchem w obrębie przejazdów kolejowych, umożliwiającą dalszą rozbudowę o inne elementy w przyszłości. W pierwszej kolejności miały zostać zrealizowane tablice informacyjne wyświetlające komunikaty dotyczące zalecanej drogi przejazdu przez oś linii kolejowej (wiaduktem lub przez przejazdy), na dalszych etapach informujące o innych zdarzeniach i ruchu drogowym w mieście.

Konsultacje:

Zastosowane metody: punkt konsultacyjny, Design Thinking, Planning for Real™. Głównym etapem konsultacji były warsztaty z użyciem technik Design Thinking oraz Planning For Real™, które uszczegóławiały opinie zebrane na początku procesu. Ich celem było wygenerowanie pomysłów na innowacje w zakresie planowanych w mieście elektronicznych tablic informujących o sytuacji na przejeździe kolejowym. Grupy docelowe odbiorców stanowili uczniowie ostatniej klasy szkoły licealnej oraz wszyscy zainteresowani mieszkańcy Ostródy.

Zdjęcie 1. Warsztat w szkole



Źródło: Utila Sp. z o.o.

Warsztaty zostały podzielone na dwie części: pierwszą, w czasie której wykorzystano metodę Design Thinking oraz drugą, przeznaczoną na warsztat metodą Planning For Real™. Pierwsza część miała na celu wykreowanie pomysłów dotyczących potencjalnych rozwiązań w zakresie elektronicznych tablic informacyjnych, czyli formy komunikatów, grafik, ogólnego wyglądu tablic.

Druga część natomiast skupiała się na wytypowaniu potencjalnych lokalizacji tablic w mieście. Wskazano osiem głównych skrzyżowań, przy których powinny stanąć tablice. W czasie dyskusji wokół mapy zwrócono uwagę, na kwestie techniczne związane z posadowieniem tablic i ich zasilaniem. Wskazano na konieczność dostosowania technologii i kąta nachylenia do mocnego światła dziennego.

Zdjęcie 2. Część mapy wynikowej z warsztatu dla mieszkańców



Źródło: MAPS Studio Sp. z o.o.

Lokalizacja tablic informacyjnych – zakończono etap przygotowania dokumentacji przetargowej, postępowanie nie zostało rozstrzygnięte.

Przyczyny niepowodzenia:

1/ brak odpowiedniego benchmarkingu. Już na etapie planowania projektu przewidywano, że będzie to najtrudniejsza do realizacji część. W toku

realizacji projektu ustalono, że na odcinku kolejowym przechodzącym przez miasto Ostróda, nie istnieje żaden elektroniczny system po stronie zarządcy linii kolejowej. Nie jest zatem możliwe pozyskanie informacji o nadjeżdżającym składzie kolejowym bezpośrednio od PKP;

- 2/ niewystarczający poziom wiedzy zespołu wdrożeniowego, który musiał być uzupełniony w trakcie realizacji projektu, przy wsparciu ekspertów i z wykorzystaniem metodyki niestosowanej dotychczas w jednostce;
- 3/ trudności w dostępności urządzeń spowodowane sytuacją geopolityczną (wydłużenie łańcuchów dostaw i wzrost cen elektroniki spowodowany COVID-19 oraz wojną w Ukrainie);
- 4/ zbyt długi czas wdrożenia rozwiązań alternatywnych, wymagających znaczących prac programistycznych (tworzenie i testowanie pierwszego tego typu rozwiązania).

Wykonanie bezpiecznych przejść dla pieszych

Założenie:

Bezpieczne przejścia dla pieszych informujące kierowców o pieszym znajdującym się w jego obrębie, dzięki włączeniu dodatkowej sygnalizacji wbudowanej w jezdnię (np. kocie oczka), dodatkowe doświetlenie przejść oraz ułożenie warstwy zwiększającej siłę hamowania pojazdów. Budowa tych przejść była podyktowana zwiększonym ruchem kołowym w obrębie linii kolejowej w wyniku budowy wiaduktu.

Konsultacje:

Zastosowane metody: punkt konsultacyjny, Design Thinking, spacer badawczy, ankieta.

Zdjęcie 3. Warsztat Detsign Thinking dot. bezpiecznych przejść dla pieszych



Źródło: Utila Sp. z o.o.

Warsztat Design Thinking został przeprowadzony zgodnie z formułą Design Thinking Jam, w której w trakcie jednego dnia pracy warsztatowej przechodzi się pełen 5-etapowy proces Design Thinking:

- Empatię (dla kogo?)
- Diagnozę (po co?)
- Ideację (co?)
- Prototypowanie (jak zrobić?)
- Testowanie (jak poprawić?)

Design Thinking Jam, który dotyczył bezpiecznych przejść dla pieszych, był bardzo trafną formą, która pozwoliła na zebranie wielu wniosków i różnych modeli z zakresu zwiększania bezpieczeństwa pieszych na przejściach.

W ramach realizacji kolejnego etapu konsultacji tematu opublikowano ankietę internetową. Miała ona na celu wybranie przez mieszkańców czterech przejść dla pieszych (spośród 20), które z ich perspektywy wymagają modernizacji. Następnie zaplanowano spacer badawczy oraz warsztat metodą Design Thinking. W trakcie spaceru badawczego oraz warsztatu, uczestnicy, dla wybranych wcześniej czterech miejsc, (z którymi dokładnie zapoznano się podczas spaceru) starali się wskazać zalety, wady i rozwiązania możliwe do zastosowania. Ponadto, oprócz rozwiązań dla każdej przestrzeni, wskazano rozwiązania, które powinny być priorytetem przy projektowaniu przejść dla pieszych, tj.: oświetlenie, infrastruktura dla osób niedowidzących, wczesne ostrzeżenie kierowców o pieszych na drogach.

Realizacja:

Budowa bezpiecznych przejść dla pieszych – projekt zrealizowano.

Wykonanie dokumentacji technicznych skrzyżowań w obrębie przejazdu kolejowego i wiaduktu

Założenie:

Opracowanie dokumentacji technicznych przebudowy skrzyżowań w celu dostosowania do wprowadzonych przez wiadukt zmian. W wyniku realizacji wcześniejszych działań, m.in. analizy ruchu, do opracowania dokumentacji technicznych wybrano trzy skrzyżowania.

Konsultacje:

Zastosowane metody: zogniskowane wywiady grupowe.

Zorganizowane zostały zogniskowane wywiady grupowe (FGI) online dot. opracowania wytycznych dla dokumentacji technicznej przebudowy skrzyżowań ulic Czarnieckiego z Jagiełły oraz Czarnieckiego z 21-go Stycznia

i Chrobrego. Scenariusz wywiadów prowadził przez wspólne omówienie aspektów bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu oraz ich preferencji w zakresie rozwiązań technicznych, estetycznych i użytkowych. Materiałem wprowadzającym była prezentacja zawierająca szereg pytań i obrazkowe podpowiedzi. Głównymi założeniami omawianymi podczas wywiadów było bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu, inteligentne oświetlenie przejść dla pieszych, elementy wspierające ograniczenie prędkości, unormowanie rozwiązań dla rowerzystów oraz zagadnienia dot. informacji o robotach drogowych. Forma konsultacji została przyjęta z powodu trudności związanych z trwającą pandemią.

Realizacja:

- 1/ Opracowanie programu funkcjonalno-użytkowego dla skrzyżowania ul. Olsztyńskiej z ul. Drwęcką – zrealizowano.
- 2/ Opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy skrzyżowania ul. Czarnieckiego z ul. Jagiełły – zrealizowano.
- 3/ Opracowanie dokumentacji projektowej przebudowy skrzyżowania ul. Czarnieckiego z ul. Chrobrego i 21-go Stycznia – zrealizowano.

Wykonanie analizy ruchu kołowego i pieszego

Założenie:

Opracowanie analizy ruchu kołowego, aby zdiagnozować i uporządkować ruch w mieście, głównie w obrębie przejazdów i wiaduktu kolejowego.

Konsultacje:

Zastosowane metody: punkt konsultacyjny, webinarium.

Program webinarium zakładał wprowadzenie uczestników do projektu oraz pogłębienie analizy w czterech tematach: komunikacji publicznej, pieszych w przestrzeni centralnej, transportu kołowego oraz zachowań w sezonie turystycznym. Narzędzie to pozwoliło na zapoznanie uczestników z pojęciem modelu komunikacyjnego i jego zastosowaniem, a także na poznanie odczuć i zachowań w zakresie poruszania się po mieście. Podczas webinarium ekspert przedstawił obszerną prezentację z zakresu: przeprowadzonych analiz dla ruchu kołowego i pieszego, inwentaryzacji, analizy techniczno-ekonomicznej oraz proponowanych rozwiązań. Ponadto ekspert przedstawiający wstępne wyniki badań porównał je do innych miast w Polsce o podobnej liczbie mieszkańców jak Ostróda. Następnie rozpoczęto dyskusję, odbywającą się przede wszystkim z wykorzystaniem mikrofonów i kamer, wspieraną przez możliwość korzystania z czatu. Dotyczyła ona głównie uzupełnienia prezentowanego

materiału bądź wyjaśnienia niejasnych elementów oraz kwestii rozwoju transportu zbiorowego i rowerowego. Wybór metody podyktowany był obowiązującymi obostrzeniami wynikającymi z trwającej pandemii COVID-19.

Realizacja:

Analiza ruchu, budowa i kalibracja modelu – projekt zrealizowano.

Audyt (Uchwała krajobrazowa)

Założenie:

Audyt krajobrazowy połączony z inwentaryzacją przestrzeni miejskiej, prowadzący do uporządkowania przestrzeni miasta i zmniejszenia chaosu reklamowego. Zakłada się przygotowanie uchwały krajobrazowej regulującej prawnie zagadnienie.

Konsultacje:

Zastosowane metody: punkt konsultacyjny, spacer badawczy, webinarium, geoankieta, konsultacje indywidualne.

Spacer był pierwszym narzędziem konsultacyjnym w ramach spotkań dotyczących uchwały krajobrazowej.

Rys. 2. Materiały dla uczestników spaceru badawczego



Źródło: MAPS Studio Sp. z o.o.

Wzięła w nim udział także ekspertka z ramienia wykonawcy. W jego trakcie omówiono przykłady zastosowania reklam w mieście oraz przykłady jakie proponowane są w nowym założeniu, rozmawiano również o estetyce przestrzeni i co niosłyby ze sobą zmiany.

Kolejny etap konsultacji odbył się jako webinarium, podczas którego ekspert przedstawił obszerną prezentację z zakresu audytu krajobrazowego, inwentaryzacji, analizy techniczno-ekonomicznej i proponowanych rozwiązań.

Zaprezentowany materiał omówiono podczas dyskusji z wykorzystaniem funk-

cji czatu, tylko jedna osoba zdecydowała się na wypowiedź ustną, do czego mogło przyczynić się nagrywanie spotkania. Omówiono nurtujące uczestników kwestie związane z obciążeniem finansowym, bezpieczeństwem i propozycjami strefowania miasta.

W dniu odbywającego się webinarium uruchomiona została geoankieta, której zastosowanie pozwoliło na przeniesienie niektórych elementów metody Planning for Real™ do Internetu. Niewątpliwie ograniczone zostały wybrane korzyści związane z realizacją procesu w przestrzeni publicznej i na zorganizowanych spotkaniach. Przede wszystkim utracona została możliwość kształtowania więzi wśród społeczności lokalnej, w tym rozpoznania i rozwoju grupy lokalnych liderów, którzy mają znaczny wpływ na osiągnięcie rezultatów wybranej metody. Badanie składało się z pytań związanych z konkretnym odniesieniem przestrzennym, należało wskazać, w jakich miejscach występują problemy/ sugestie. Narzędzie pozwalało na użycie trzech form zaznaczenia: punktów, linii i obszarów w zależności od rodzaju problemu/sugestii. Do dyspozycji respondentów były również pytania pozwalające na zaznaczenie własnych problemów/ sugestii oraz miejsc występowania pozytywnych i negatywnych przykładów, które można było wzbogacić o komentarz i dołączyć do nich zdjęcie.

Badanie wskazało główne obszary zainteresowania respondentów. Nie powiodła się próba uzyskania pozytywnych i negatywnych przykładów w Ostródzie w postaci materiału fotograficznego, mogło zostać to podyktowane obostrzeniami związanymi z pandemią lub warunkami atmosferycznymi. Respondenci byli zgodni, iż należy wprowadzić środki prawne warunkujące usystematyzowanie umieszczania reklam w przestrzeni publicznej. Wskazano miejsca potencjalnie niebezpieczne, co jest informacją wyjściową dla działania odpowiednich służb i instytucji. Określono miejsca lokalizacji nośników reklamowo-informacyjnych. Wskazano główne problemy związane z reklamami i szyldami w Ostródzie. Podczas drugiego webinarium zorganizowana została dyskusja dotycząca projektu uchwały krajobrazowej. Program zakładał wprowadzenie uczestników do projektu uchwały, jej zapisów i wyjaśnienia skutków, jakie niesie za sobą jej przyjęcie. Materiałami wprowadzającymi była prezentacja projektu uchwały i ilustrowany informator, przygotowane przez eksperta. Głównymi założeniami przeprowadzenia dyskusji, oprócz zabiegów dydaktycznych, było zachęcenie uczestników do wyrażenia ich odczuć w zakresie zaprezentowanego materiału oraz do dalszych prac nad uchwałą krajobrazową. Forma konsultacji została przyjęta za sprawą trudności związanych z trwającą pandemią.

Realizacja:

Uchwała krajobrazowa – projekt zrealizowano.

System Informacji Miejskiej

Założenie:

Przygotowując tzw. uchwałę krajobrazową przymierzano się również do uspołnienia systemu identyfikacji miejskiej, czyli tabliczek informacyjnych, kierunkowych i adresowych z nazwami ulic, cieków wodnych, skwerów, placów, itp. Dzięki spójnemu SIM każdy mieszkaniec czy przyjezdny, spacerując, idąc na zakupy lub ogólnie – szukając określonego miejsca, mógłby orientować się w przestrzeni miejskiej dzięki nazwom i numeracji, zawartymi na rzeczonych znakach. W głównych założeniach chciano, żeby ta orientacja była łatwa, oznaczenia były czytelne, uporządkowane, ale też przyjemne w odbiorze oraz charakterystyczne dla Ostródy.

System Informacji Miejskiej to, w słownikowym ujęciu: system jednolitych pod względem wizualnym, architektonicznym i konstrukcyjnym nośników przekazujących informacje o charakterze miejskim.

W takim aspekcie należy rzec, iż jest to system, który, niczym wizytówka, prezentuje, unifikuje oraz integruje szereg treści – poszczególnych składowych miasta. Tworzy jego spójny wizerunek, buduje estetykę, a także pozwala na łatwiejszą orientację w terenie.

Ponadto miejska informacja wizualna może odnosić się, w pewnym zakresie, do komunikatów komercyjnych. Wówczas zwykle dotyczy to oznakowania dojeżdżających oraz dojazdów do obiektów generujących duży ruch, tj. hotele, targowiska czy centra i pasażerów handlowe.

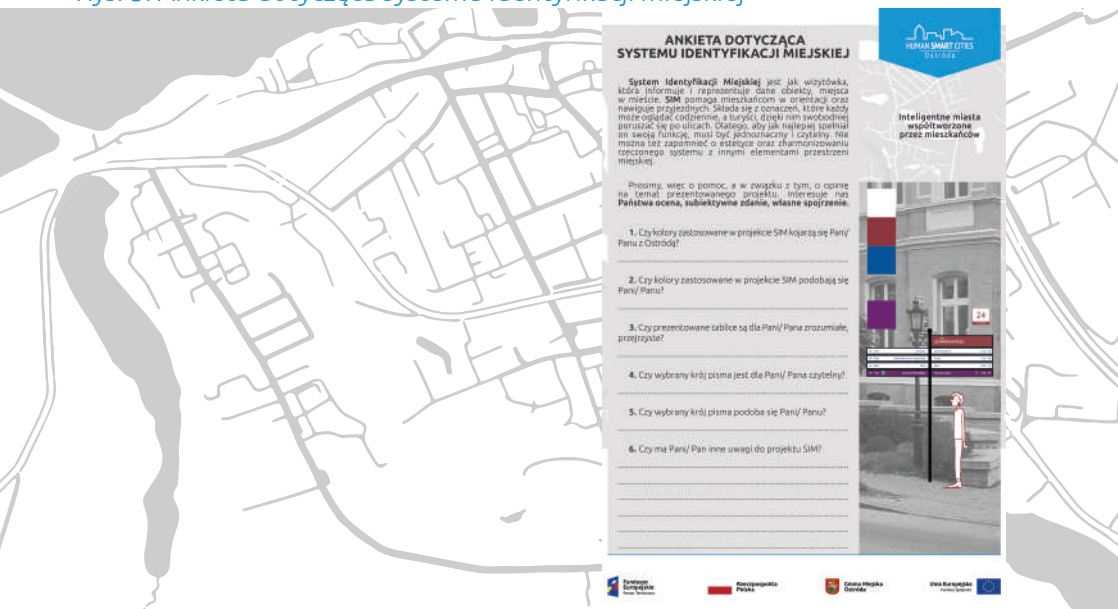
Konsultacje:

Zastosowane metody: punkt konsultacyjny, ankieta.

Zorganizowane zostały dwa punkty konsultacyjne dot. systemu informacji miejskiej w Ostródzie. Badanie miało na celu ustalenie opinii mieszkańców w zakresie odbioru wizualnego SIM.

W punkcie konsultacyjnym zostały ustawione 4 sztalugi, na których wyeksponowano wizualizacje projektu systemu informacji miejskiej oraz panel magnetyczny z elementami SIM w postaci magnesów umieszczonych w przestrzeni publicznej. Ponadto udostępniono projekt w formie drukowanych broszur (A4) do indywidualnego wglądu. Uczestnicy badania mieli możliwość porównania starego i nowego projektu tablic, a dzięki wykorzystaniu panelu magnetycznego z magnesami, także do aktywnego wglądu w proponowane rozwiązania.

Rys. 3. Ankieta dotycząca systemu identyfikacji miejskiej



Źródło: MAPS Studio Sp. z o.o.

Temat Systemu Informacji Miejskiej spotkał się ze sporą obojętnością wśród uczestników badania. Zdarzały się osoby oburzone podjęciem tematu, w kontekście innych, ich zdaniem ważniejszych, w mieście potrzeb. Na początku też samo określenie, czyli System Informacji Miejskiej niewiele badanym mówiło, pomimo wcześniejszych wielomiesięcznych prac w zakresie uchwały krajobrazowej. Konieczne okazało się omówienie użytej terminologii oraz pokazanie przykładów. Było to możliwe dzięki wykorzystaniu panelu i elementów z bezpośredniego otoczenia. Pojawił się również głos dotyczący dostosowania projektu do potrzeb osób niedowidzących. Mieszkaniec sugerował, że w prezentowanej wersji jest on niedopasowany do użytkowników ze specjalnymi potrzebami.

Realizacja:

System Informacji Miejskiej – projekt zrealizowano.

Utworzenie systemu ścieżek rowerowych

Założenie:

Opracowanie koncepcji ścieżek rowerowych.

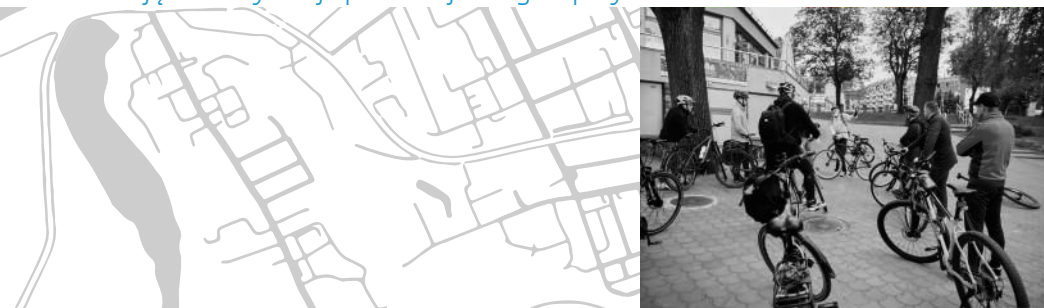
Razem z mieszkańcami ustalono, które połączenia istniejących i projekto-

wanych dróg dla rowerów są najważniejsze i muszą być traktowane priorytetowo. Wsłuchano się w potrzeby mieszkańców, dostosowano plany i koncepcje do ciągłej rozbudowy istniejącej sieci dróg rowerowych. Dostrzeżono konieczność wyprowadzenia tras do najważniejszych miejsc pracy oraz nauki mieszkańców.

Konsultacje:

Zastosowane metody: punkt konsultacyjny, spacer badawczy (uczestnicy poruszali się rowerami), Planning for Real™, Design Thinking.

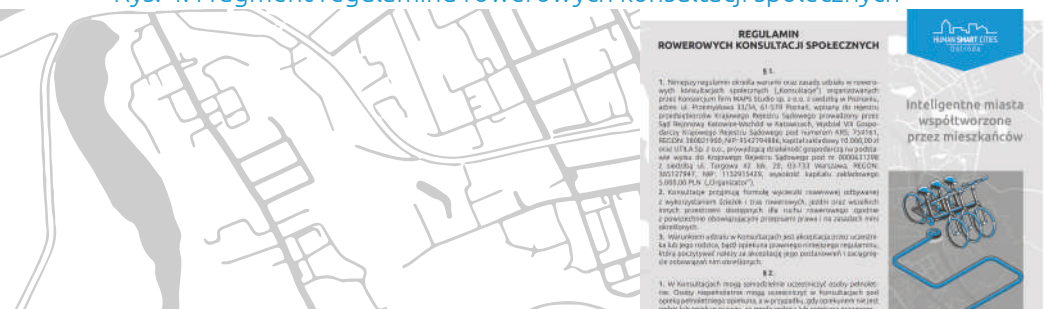
Zdjęcie 4. Dyskusja podczas jednego z przystanków



Źródło: Łukasz Kalinowski (PIXELDANCE)

Zorganizowany został spacer badawczy (jednak zdecydowano się na poruszanie z wykorzystaniem rowerów) połączony z warsztatem Planning for Real™ dot. utworzenia systemu ścieżek rowerowych w Ostródzie. Program spaceru oraz warsztatu zakładał wprowadzenie uczestników do standardów i wytycznych kształtowania infrastruktury rowerowej.

Rys. 4. Fragment regulaminu rowerowych konsultacji społecznych



Źródło: MAPS Studio Sp. z o.o.

Zastosowanie kart problemów i sugestii w połączeniu z podkładem mapowym podczas warsztatu pozwoliło uczestnikom warsztatu na wyrażanie swoich

opinii i odczuć w sposób swobodny, na tym etapie bowiem nie była konieczna grupowa interakcja. Każdy mógł zgłosić dowolną liczbę problemów i sugestii, natomiast ich zasadność była weryfikowana na dalszym etapie prac. Grupa wspólnie była w stanie wypracować optymalne rozwiązanie dla wybranych miejsc, które omówiono bezpośrednio z ekspertem reprezentującym wykonawcę odpowiedzialnego za sporządzenie koncepcji budowy dróg rowerowych. Zebrane uwagi i informacje zostały przedstawione przestrzennie z wykorzystaniem mapy i pozwalały na dokładne wprowadzenie wypracowanych rozwiązań do koncepcji.

Zdjęcie 5. Karty problemów i sugestii



Źródło: Łukasz Kalinowski (PIXELDANCE)

Drugi spacer badawczy także odbył się z wykorzystaniem jednośladów i obejmował południową część miasta.

Zdjęcie 6. Dyskusja podczas jednego z przystanków



Źródło: Łukasz Kalinowski (PIXELDANCE)

Warsztat natomiast został przeprowadzony przy użyciu zestawu kart, pozwalających na określenie odbiorców, problemów, działań oraz podmiotów powiązanych z realizacją inwestycji w ramach użytkowania i budowy infrastruktury rowerowej.

Podczas warsztatu metodą Design Thinking, ekspert przedstawił krótką prezentację omawiającą możliwe do zastosowania modele ścieżek rowerowych (np. wydzielone ścieżki, ciągi pieszo jezdne). W trakcie prezentacji uczestnicy zadawali pytania, które były od razu wyjaśniane. Po prezentacji nastąpiła praca warsztatowa z mapą koncepcji ścieżek rowerowych. Mieszkańcy mogli zadawać pytania i zgłaszać swoje uwagi.

Realizacja:

Koncepcja budowy dróg rowerowych – projekt zrealizowano.

Wyjazdy studyjne

Założenie:

Organizacja trzech wizyt studyjnych.

W celu zapoznania się z założeniami, wdrożeniem i funkcjonowaniem rozwiązań smart z zakresu mobilności miejskiej realizowanych w innych miastach, zorganizowano trzy wizyty studyjne.

W wizytach wzięli udział pracownicy Urzędu Miejskiego w Ostródzie oraz Zarządu Dróg Powiatowych w Ostródzie.

Realizacja:

Cele organizacji wizyt studyjnych:

- 1/ wymiana informacji oraz poznanie dobrych praktyk w zakresie działań innowacyjnych dotyczących zrównoważonej mobilności miejskiej, zrównoważonego rozwoju i organizacji przestrzeni miejskiej,
- 2/ poznanie stosowanych systemów zarządzania ruchem w mieście,
- 3/ zapoznanie się z różnymi formami finansowania miejskich rozwiązań smart,
- 4/ zapoznanie się z możliwościami wynikającymi ze współpracy w zakresie wdrażania miejskich rozwiązań smart,
- 5/ poznanie problemów towarzyszących wdrażaniu miejskich rozwiązań smart oraz zastosowanych sposobów ich minimalizacji,
- 6/ poznanie procesów włączania społeczności lokalnej (w tym innych podmiotów jak np. organizacje pozarządowe) na etapie przygotowywania oraz wdrażania nowych rozwiązań w zakresie zarządzania miastem, w tym dotyczących mobilności.

Pierwsza wizyta studyjna została zorganizowana w dniach 7-8.10.2021 r. Uczestnicy mieli możliwość zapoznania się z rozwiązaniami stosowanymi w Gdyni

i Gdańsku. Spotkania dot. m.in.:

- budżetu obywatelskiego Gdyni,
- sieci centrów sąsiedzkich w Gdyni,
- Gdyńskiej Platformy Dialogu,
- Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Gdańsku,
- aplikacji Gdynia.pl,
- voicebot`a używanego w gdyńskiej infolinii.

Druga wizyta studyjna odbyła się w dniach 21-22.10.2021 r. z wykorzystaniem targów Smart City Expo Poland. Zagadnienia które były omawiane dotyczyły m.in.:

- systemu monitoringu miejskiego,
- inteligentnych rozwiązań do monitorowania przestrzeni publicznej,
- inteligentnego systemu stref płatnego parkowania,
- transportu na żądanie,
- platform cyfrowych do zarządzania miastem,
- platform cyfrowych do komunikacji z lokalną społecznością.

Ostatnia wizyta studyjna została zorganizowana w dniach 23-26.05.2022r. Miejscem wizyty była Barcelona – miasto, uznawane za przodujące w rozwiązaniach z zakresu zrównoważonej mobilności miejskiej, gdzie zapoznano się z:

- projektem Superblock,
- projektami rewitalizacji dzielnicy Sant Antoni,
- działaniami z zakresu reurbanizacji Revalu,
- funkcjonalnością i zasadami korzystania z platformy Decidim,
- projektem Tringulum In Sabadell dot. mobilności miejskiej,
- planami strategicznymi Barcelony dot. kwestii zrównoważonego transportu, ze szczególnym uwzględnieniem Sustainable Urban Mobility Plan of Barcelona.

Zdjęcie 7. Prezentacja Sustainable Urban Mobility Plan of Barcelona



Źródło: Urząd Miejski w Ostródzie

W związku z sytuacją epidemiologiczną wizyty studyjne zostały zorganizowane ze znaczącym opóźnieniem niż pierwotnie zakładano.

Dzięki uzyskanej w ich trakcie wiedzy w przyszłości planowane są do wdrożenia z Ostródzie rozwiązania związane z projektowaniem i budową dróg i ścieżek rowerowych, rozwiązania stosowane w komunikacji miejskiej oraz z zakresu zagospodarowania przestrzeni.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)

Założenie:

To kompleksowe opracowanie łączące w sobie różnorodne aspekty i działania, w tym te, które już wykonaliśmy w ramach naszego projektu, czyli analiza i pomiary ruchu, badanie zachowań komunikacyjnych, koncepcje tras rowerowych, modelowanie ruchu, itp. Będzie to więc dokument integrujący to, co już mamy, z szerszym spojrzeniem na zagadnienie mobilności w Ostródzie. Przy czym musimy pamiętać, że oprócz mieszkańców miasta na mobilność mają wpływ również mieszkańcy pobliskich miejscowości. Ma to przede wszystkim związek z tzw. rozlewaniem się miast, rozbudową przedmieść i związanymi z tym problemami.

Konsultacje:

Zastosowane metody: warsztaty World Café, punkt konsultacyjny, warsztat diagnostyczny, dyskusja publiczna, IDI.

Na pierwszym etapie konsultacji (diagnostycznym) zorganizowany został warsztat metodą World Café. Badanie miało na celu zdiagnozowanie potrzeb mieszkańców w zakresie działań na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych i transportowych. W czasie warsztatowym pracowano nad czterema zagadnieniami: polityką parkingową; poprawą konkurencyjności transportu zbiorowego; uspokojeniem i poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zwiększeniem konkurencyjności transportu niezmotoryzowanego.

Kolejnym etapem konsultacji były punkty konsultacyjne oraz warsztat diagnostyczny, których celem było pogłębienie części diagnostyczno-strategicznej i zapoznanie mieszkańców z najważniejszymi informacjami oraz wnioskami z raportu, szczególnie w zakresie obszarów priorytetowych wymienionych powyżej.

Realizacja:

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – projekt zrealizowano.

Wydarzenie promujące alternatywne środki transportu

Założenie:

Eksperyment polegający na zamknięciu dla ruchu samochodowego jednej z ulic w centrum miasta, mający na celu: wywołanie dyskusji mieszkańców nad możliwościami rezygnacji z używania samochodu w tej części Ostródy; promowanie podróży pieszych oraz rowerowych; wypracowanie zmian przestrzenno-funkcjonalnych. Oprócz zamknięcia ulicy zorganizowano atrakcje dla dzieci i młodzieży (animacje, miasteczko rowerowe). Jednocześnie utworzono przestrzeń do przeprowadzenia konsultacji dotyczących SUMP.

Konsultacje:

Zastosowane metody: prototypowanie, punkt konsultacyjny, wywiady indywidualne, spotkania stacjonarne.

Na pierwszym etapie wprowadzono eksperyment polegający na zamknięciu dla ruchu samochodowego ulicy. Poprzedzono go akcją informacyjną kierowaną do mieszkańców i przedsiębiorców tej dzielnicy miasta. Działanie wywołało spodziewany efekt przyciągając znaczną ilość interesariuszy. W docelowej zmianie uwzględniono postulaty mieszkańców.

Kolejnym etapem były wywiady indywidualne przeprowadzone bezpośrednio w miejscu realizacji zadania. Na ich podstawie wypracowano wstępną propozycję zmiany przestrzenno-funkcjonalnej, którą dodatkowo skonsultowano w dwóch podgrupach interesariuszy (mieszkańcy i przedsiębiorcy). Na tej podstawie opracowano finalną propozycję zmian.

Realizacja:

Zakończono na etapie projektowym z założeniem wdrożenia w ciągu najbliższego roku.

Audyt bezpieczeństwa przejść dla pieszych

Założenie:

Dokładna inwentaryzacja oraz zbadanie bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych w celu oceny wdrażanych rozwiązań oraz wypracowania rekomendacji zmierzających do poprawy bezpieczeństwa pieszych.

Konsultacje:

Bazą konsultacji były wcześniej przeprowadzone procesy konsultacyjne, związane z analizą ruchu i projektowaniem przejść dla pieszych. Zastosowano konsultacje indywidualne oraz ankietę i spacerów badawcze. W trakcie

spacerów badawczych, mieszkańcy, przy okazji projektowania przebudowy przejść, mieli możliwość wskazania, ich zdaniem, tych najbardziej niebezpiecznych. Podobnie, wykorzystując ankietę internetową wskazywali najbardziej, ich zdaniem, niebezpieczne miejsca. Ponadto w trakcie prac inwentaryzacyjnych wykonawca zbierał opinie mieszkańców dotyczące konkretnych przejść dla pieszych.

Kolejnym etapem (po wykonaniu inwentaryzacji) były spotkania w gronie ekspertów, mające na celu wyłonienie lokalizacji, w których należy wykonać szczegółowy audyt BRD.

Realizacja:

Projekt zrealizowano.

Działania promocyjne

Formy promocji wydawały się niewystarczające, zestawiając ich różnorodność i intensywność informowania mieszkańców o działaniach, z faktyczną frekwencją uczestników. Wydaje się, że w Ostródzie wartościowe byłoby w pierwszej kolejności wdrożenie działań aktywizujących mieszkańców, a także zwiększenie kapitału społecznego poprzez różne animacje i aktywności w przestrzeni miejskiej, spotkania, dyskusje etc. Również potencjałem do wykorzystania jest dojście do grup szkolnych czy licealnych i praca z młodzieżą, co w dalszej kolejności może mieć wpływ na tworzenie pożądanych postaw obywatelskich i większe zaangażowanie przyszłych pokoleń w działania konsultacyjne w mieście.

Podstawowe

Spoty radiowe emitowane na pięć dni przed każdym spotkaniem minimum po trzy razy dziennie w godzinach 8:00-18:00

Atuty	Wady
szeroki zasięg terytorialny	wysoki koszt
zróżnicowanie wiekowe grupy odbiorców	niewielka liczba uczestników konsultacji zrekrutowanych za pomocą tego narzędzia
częstotliwość przekazywania informacji	
możliwość pozyskania nowych odbiorców na etapie rekrutacji	niska szczegółowość ogłoszenia

Publikacja w gazecie minimum jednego kolorowego ogłoszenia w lokalnej prasie (co najmniej na siedem dni od daty planowanego spotkania). Wielkość ogłoszenia- minimum 10x10 cm.

Atuty	Wady
szeroki zasięg terytorialny	wysoki koszt
zróżnicowanie wiekowe grupy odbiorców	niewielka liczba uczestników konsultacji zrekrutowanych za pomocą tego narzędzia
możliwość pozyskania nowych odbiorców na etapie rekrutacji	
	liczba zamieszczanych reklam wpływa na mniejszą widoczność

Plakaty w formacie minimum A2 informujące o spotkaniu konsultacyjnym.

Atuty	Wady
szeroki zasięg terytorialny	rozwiązanie mało ekologiczne
zróżnicowanie wiekowe grupy odbiorców	niewielka liczba uczestników konsultacji zrekrutowanych za pomocą tego narzędzia
możliwość dotarcia do odbiorców nie związanych z procesem oraz mniej zainteresowanych tym, co dzieje się w mieście	
	mała dostępność powierzchni, do legalnego plakatowania (15 słupów reklamowych)

Dodatkowe

Lista mailingowa tworzona na podstawie list obecności i rejestracji na organizowane wydarzenia, oraz telefoniczne informowanie lokalnych organizacji oraz wspólnot mieszkaniowych.

Atuty	Wady
tworzenie grupy liderów	ograniczona liczba odbiorców
dotarcie do najbardziej zainteresowanych uczestników procesu	brak możliwości pozyskania nowych odbiorców tą metodą na etapie rekrutacji
wysoka skuteczność metody	

Ogłoszenia w mediach społecznościowych, przygotowanie grafik do publikacji w mediach społecznościowych zamawiającego.

Atuty	Wady
szeroki zasięg terytorialny odbiorców	ograniczona grupa wiekowa odbiorców
dotarcie do odbiorców zainteresowanych procesami miejskimi	

Najsukuteczniejszą formą promocji okazały się bezpośrednie zaproszenia mailowe, telefoniczne i wewnątrz społeczności lokalnych, także w czasie pandemii COVID-19.

Wnioski i rekomendacje

Etap konsultacji powinien angażować radnych, co pozwala, na późniejszych etapach, lepiej zrozumieć potrzeby lub wypracować wnioski, które można omówić z mieszkańcami przed sesją. Jest to zabieg mający na celu ograniczenie frustracji uczestników konsultacji i uniknąć przypadków braku kontynuacji procesów inwestycyjnych. Należy określić, co stanie się z wynikami konsultacji – uczestnicy muszą mieć gwarancję, że wypracowane rozwiązania zostaną przeczytane i wdrożone (w zakresie, w jakim jest to możliwe), a jeżeli nie stanie się to w trakcie procesu konsultacyjnego, to powinni znać horyzont czasowy.

Nie pozwól, aby zaangażowanie radnych w proces wykorzystywano do załatwiania własnych, niezwiązanych z procesem interesów.



W konsultacje zaangażowana była duża liczba podmiotów odpowiedzialnych za konsultacje społeczne, co prowadziło do powielenia metod konsultacyjnych lub konsultowanego materiału. Było to negatywnie odbierane przez uczestników procesu.

Dbaj o udział mieszkańców, ale nie pozwól, aby proces konsultacyjny przytłoczył ich poziomem zaangażowania.



Przepływ informacji pomiędzy podmiotami organizacyjnymi w procesie można ocenić w dwojaki sposób, z jednej strony kontakt z przedstawicielami zamawiającego, dostęp do informacji oraz zaangażowanie były na bardzo wysokim poziomie, co przekładało się na jakość wypracowanych rozwiązań i spełnienie wzajemnych oczekiwań. Z drugiej strony zdarzały się niedociągnięcia, jak w przypadku wyżej wymienionych, prowadzonych równolegle procesów konsultacyjnych przez różne podmioty pracujące nad jednym zagadnieniem.

W procesie zastosowano wiele metod konsultacyjnych o różnym poziomie zaangażowania, ekonomicznym i technicznym, co pozwoliło na optymalizację liczby odbiorców. Metody ilościowe i jakościowe dostarczyły wielu informacji w różnej skali oraz na różnych etapach projektu. Istotnym jest także to, projektami np. materiały z analizy ruchu kołowego i pieszego posłużyły procesowi tworzenia koncepcji dróg rowerowych, dokumentacji technicznych skrzyżo-

wań w obrębie przejazdu kolejowego, wdrożenia systemu zarządzania i monitorowania ruchu kołowego, czy do prac nad planem zrównoważonej mobilności miejskiej.



Daj uczestnikom wybór, aby zaangażować jak największą liczbę osób. Nie każdy będzie mógł przyjść na spotkanie, nie każdy będzie chciał się publicznie wypowiadać. Różnorodność metod i narzędzi jest ważna.

Niezrozumienie metody Planning for Real™ i zależności jej etapów. Często zdarza się, że jest ona utożsamiana z modelem przestrzennym badanego obszaru, który pozwala na łatwe odnalezienie się w przestrzeni i stanowi element przykuwający wzrok oraz zainteresowanie. Jest on jednak tylko jednym z wielu elementów, które na tę metodę się składają i stosowanie go indywidualnie nie spełnia wymagań procesu. Stanowi on ważny element działań, ponieważ pozwala na zebranie znacznej ilości danych, powinien on być jednak stosowany nie kilka razy, ale kilkanaście-kilkadziesiąt przez dłuższy okres, co stanowi także element promocyjny, ale aby metoda mogła zostać uznana za certyfikowaną, konieczne jest dotrzymanie szeregu kroków, które w pełni pozwolą na rozplanowanie procesu realizacyjnego zarówno zadań inwestycyjnych, jak i miękkich, które mogą prowadzić lokalni liderzy i społeczności. Dlatego zaleca się, aby metodę tę stosować indywidualnie w procesie trwającym od kilku miesięcy do nawet dwóch lat, a nie jej wybrane elementy jako uzupełnienie procesu.

Skuteczne dotarcie do mieszkańców z informacją o konsultacjach jest kluczem do sukcesu, nie tylko pod kątem frekwencji, ale także uświadomienia społecznego, na co można mieć wpływ, kiedy zaangażuje się w prace. Poza ogłoszeniami urzędowymi jest jeszcze wiele kanałów komunikacji, z których można skorzystać, a im więcej kanałów tym większa grupa odbiorców. W procesie zastosowano ogłoszenia w lokalnych mediach, serwisach internetowych publicznych i prywatnych, kampanie informacyjne przez media społecznościowe, mailing do przedsiębiorców z bazy oraz na podstawie indywidualnych zgłoszeń, jak również plakaty i ulotki, zaproszenia indywidualne. Pomimo tak zróżnicowanej formy i różnorodnych środków przekazu, grupa biorąca udział w konsultacjach różnych projektów była bardzo zbliżona.



Nie zniechęcaj się niską frekwencją, jej powody mogą być różne. Świadome zaangażowanie społeczeństwa w procesy decyzyjne buduje się latami stosując szereg procesów animacyjnych.

Grupa uczestników różniła się także ze względu na metodę konsultacji. Wybrane osoby pojawiały się wyłącznie na spotkaniach prowadzonych on-line, a inne z kolei wołały spotkania fizyczne.

Zaangażowanie uczestników konsultacji należy ocenić na wysokie. Osoby, które pojawiały się na spotkaniach wielokrotnie, brały udział w kilku organizowanych działaniach, chętnie zabierały głos, zgłaszały swoje propozycje czy uwagi.

Pamiętaj, że wiele z zastosowanych metod konsultacyjnych, to badania jakościowe, w których nie liczy się ilość odpowiedzi, a ich szczegółowość.



Warto wspomnieć, że w wielu aktywnościach brali udział także pracownicy instytucji publicznych z miasta i gminy, przedstawiciele przedsiębiorców czy organizacji pozarządowych, którzy także chętnie dzielili się swoimi opiniami, również z zakresu działalności swojej instytucji czy organizacji. Takie głosy dodawały często ważnych merytorycznych uwag do trwającego procesu konsultacji i pozwalały na pogłębienie omawianej tematyki. Wielokrotnie w czasie spotkań rozpoczynały się dłuższe dyskusje pomiędzy uczestnikami, a przedstawicielami urzędów, co pozwalało na formowanie konkretnych wniosków i dawało możliwość natychmiastowej odpowiedzi na pytania ze strony mieszkańców.

Nie atakuj urzędników biorących udział w konsultacjach, ich zaangażowanie jest istotne dla realizacji i zrozumienia procesu.



Dlatego ważne jest utrzymanie dywersyfikacji zarówno przekazu medialnego, jak i form prowadzenia konsultacji. Niemniej w formy jakościowe prowadzenia konsultacji nie udało się zaangażować jednocześnie więcej niż kilka/kilkanaście osób.

Stosunkowo z niewielką próbą badawczą oraz ze zrozumieniem narzędzia spotkała się geoankieta, której użyto przy opracowaniu audytu krajobrazowego. Badani nie zwrócili uwagi na rozróżnienie w zakresie funkcji zaznaczania punktów, linii i poligonów (obszarów), traktując je tożsamo pomimo rozróżnienia w instrukcji. Problematycznym okazało się także użycie funkcji dodawania zdjęć z miejsc określających dobre i złe przykłady dot. reklam w mieście. Osoby, które z narzędzia skorzystały przesyłały zrzuty ekranu dla Google Street View, co ograniczyło znacząco zastosowanie przekazanego materiału w dalszych pracach, ze względu na prawa autorskie.



Instrukcja obsługi narzędzi musi być prosta i zrozumiała. Przed publikacją zapytaj osoby postronne, czy rozumieją polecenia.

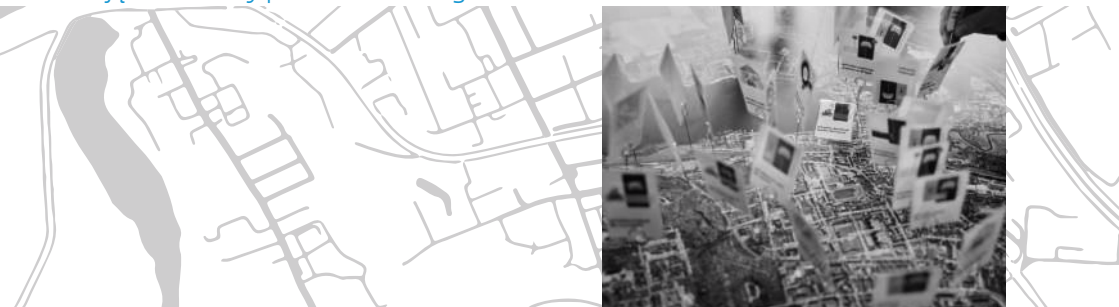
Wykorzystanie możliwości narzędzia w stosunku do ceny i liczby respondentów wydaje się niezasadne w przeprowadzonej formie, można natomiast rozważyć jego użycie w uproszczonym zakresie, bądź skorzystanie z dobrze przygotowanych merytorycznie ankiet tradycyjnych lub spacerów badawczych.

Z dużym zainteresowaniem spotkało się zastosowanie mapy oraz kart problemów i sugestii w zakresie opracowania koncepcji dróg rowerowych. Element metody Planning for Real™ został w niewielkim stopniu zmodyfikowany, gdyż nie zakładał dalszych prac z kartami, dlatego nie używano ich ilościowo.



Ilość zastosowanych kart problemów i sugestii powtórzonych w danym miejscu świadczy o randze problemu.

Zdjęcie 7. Karty problemów i sugestii



Źródło: Łukasz Kalinowski (PIXELDANCE)

Zastosowanie punktowe kart pozwoliło na zdiagnozowanie newralgicznych miejsc dla układu komunikacji rowerowej i dyskusję nad rozwiązaniami wraz z ekspertem odpowiedzialnym za sporządzenie koncepcji. Uczestnicy mogli skorzystać z zestawu kart wcześniej szczegółowo omówionych w zespole eksperckim lub zaproponować własne hasła. Zestaw kart okazał się jednak wystarczający, a wynik konsultacji można było szczegółowo zobrazować przestrzennie. Technika spotkała się z dużym zainteresowaniem i zaangażowaniem wśród różnych grup wiekowych, dlatego zaleca się jej dalsze stosowanie, także w innych projektach związanych z diagnozowaniem oraz projektowaniem przestrzeni.

Ze znacznymi komplikacjami wiązało się przeprowadzenie przejazdów rowerowych, które musiały odbywać się istniejącymi odcinkami dróg rowerowych,

ponieważ włączenie się do ruchu na drogach publicznych wymagałoby znacznego zaangażowania służb publicznych, połączenia radiowego lub zbliżonego technicznie oraz szeregu dokumentacji. Przekierowanie przejazdu na drogi rowerowe i gruntowe pozwoliło ograniczyć zastosowanie ww. zasobów. Same przejazdy pozwoliły na doświadczenie problemów z jakimi spotykają się rowerzyści w różnym wieku, wykorzystujący ten środek transportu w różnych celach, jak dojazd do pracy/szkoły, rekreacyjnie, czy do sklepu.

Zastanów się, czy będziesz mieć dość czasu, aby dobrze przygotować konsultacje zakładaną metodą, zwłaszcza w zakresie formalno-prawnym.



Osoby, które pojawiały się na spotkaniach, chętnie angażowały się w zadania, które były elementem danego spotkania – poprzez odpowiedzi na pytania, wypełnianie ankiet, prowadzenie dyskusji, oznaczanie punktów na mapie czy prototypowanie różnych rozwiązań takich jak tablice informacyjne czy bezpieczne przejścia dla pieszych. Szczególną aktywność można było zauważyć w czasie wielogodzinnego spotkania, prowadzonego metodą Design Thinking, w czasie którego uczestnicy bardzo aktywnie i chętnie wchodzili w różne role, co pozwoliło zakończyć spotkanie ciekawymi rozwiązaniami, dopasowanymi do potrzeb danej grupy. Uczestnictwo w punktach konsultacyjnych także można określić jako wysokie – przechodnie w dużej mierze chętnie odpowiadali na pytania badaczy, niektórzy dopypywali o cały projekt Human Smart Cities i zostawiali swoje adresy e-mail, aby uzyskać informacje o kolejnych spotkaniach.

Punkty konsultacyjne dawały możliwość porozmawiania z osobami, które najprawdopodobniej same nie przyszłyby celowo na spotkanie konsultacyjne. Ustawienie punktów w uczęszczanych miejscach przez mieszkańców, szczególnie przy Targowisku Miejskim, pozwoliło na uchwycenie opinii różnorodnych respondentów, co nie byłoby możliwe przy zastosowaniu innych metod. Jest to niewątpliwie duży atut działania w przestrzeni miejskiej, czyli uchwycenie głosu „milczących użytkowników”. Nawet jeśli niektórzy mieszkańcy nie chcieli odpowiedzieć na pytania, a inni mieli tylko krótką chwilę na to, to i tak, przy tak dużej liczbie przechodniów, udało się uzyskać bardzo dużo cennych informacji. Zaletą takiej formy jest też fakt, że uczestnicy sami decydują o tym, ile czasu poświęcą badaczom, jest to z perspektywy respondentów stosunkowo mało wymagający sposób uczestnictwa. Dodatkowym atutem jest też fakt, że w czasie punktów konsultacyjnych często wywiązują się dyskusje między mieszkańcami, które w innych okolicznościach nie miałyby możliwości zaistnienia, co prowadzi do powstania często nowych perspektyw i wniosków

w danym zakresie tematycznym.



Konsultacje także mogą być formą promocji.

Wadą punktów konsultacyjnych jest to, że trudno jest przewidzieć warunki atmosferyczne jakie będą panowały w dniu wcześniej zaplanowanych konsultacji. Może to powodować małe zainteresowanie, ze względu na niewielką liczbę pieszych. W przypadku zorganizowanych punktów zdarzały się sytuacje silnego wiatru, co utrudniało pracę na prezentowanych materiałach. Przy planowaniu takiego rodzaju prac można poprawić stabilność prezentowanych materiałów i ich odporność na różne warunki atmosferyczne.



Formy promocji w procesie nie powinny być takie same dla wszystkich metod, niektóre z nich wymagają elastycznego podejścia i lepiej wychodzą spontanicznie.

Spotkania prowadzone w formule Design Thinking dały możliwość bardzo głębokiego wejścia w omawiane zagadnienia. W czasie tych spotkań uczestnicy mieli wiele okazji do wymiany swoich pomysłów, potrzeb czy poglądów na temat opracowywanych kwestii. Dzięki temu tworzone propozycje były od razu szeroko weryfikowane, co pozwoliło na wytworzenie dobrze dopasowanych rozwiązań w danym obszarze. Oprócz wymiany poglądów między uczestnikami, w czasie spotkań, również prowadzący odgrywali ważną rolę, zadawali pytania pomocnicze, aby jeszcze bardziej pogłębić analizowane przypadki. Niewątpliwym atutem tej metody jest także fakt, że uczestnicy sami tworzą prototypowe rozwiązania, widzą realne przełożenie swoich pomysłów na tworzone modele, a co za tym idzie, mają duże poczucie sprawczości. Efektem pobocznym tej metody jest również to, że między uczestnikami zawiązują się relacje społeczne i budowany jest kapitał społeczny.

Elementem, który mógłby sprawić, że efekty prac byłyby jeszcze lepsze, to wskazanie realnych możliwości przełożenia prototypów na rzeczywistość. Czyli np. w przypadku prac dotyczących bezpiecznych przejść dla pieszych wyznaczenie z góry jednego bądź kilku przejść, o których wiadomo, że będą poddawane modernizacji. Ustalone z góry 'założenia brzegowe' dałyby uczestnikom jeszcze mocniejsze poczucie sprawczości i bezpośredniego wpływu na otoczenie.



Pozwól uczestnikom poczuć, że ich praca ma sens. Konsultacje, które nie kończą się działaniem zniechęcą interesariuszy projektu do zaangażowania w przyszłe procesy.

Udział mieszkańców w prowadzonych procesach konsultacyjnych można ocenić dwojako. Z jednej strony, liczba mieszkańców, która pojawiała się na spotkaniach, nie była zbyt duża, z drugiej jednak strony, osoby, które się pojawiały, były bardzo zaangażowane w poruszaną tematykę i często ci sami uczestnicy pojawiali się na spotkaniach dotyczących różnych zagadnień. Mimo to, patrząc na całą długość procesu w ramach projektu Human Smart Cities w Ostródzie, należy stwierdzić, że zaangażowanie społeczne w proponowane różnorodne formy partycypacji był niższy niż było to zakładane przez organizatora.

Zarządzanie projektem

Realizacja projektu, a w szczególności projektu smart, nie może ograniczać się wyłącznie do dokonywania zamówień i realizacji poszczególnych działań przewidzianych w harmonogramie. Zarządzać projektem należy poprzez zespół osób o możliwie najlepszych i wzajemnie uzupełniających się kompetencjach.

Z jakich członków powinien składać się zespół?

- osób otwartych na zmianę i łatwo adaptujących się do warunków
- osób odpowiedzialnych i angażujących się w projekt
- osób o potrzebnych dla projektu kompetencjach
- unikaj osób, które byłyby w zespole tylko ze względu na swoją pozycję w hierarchii Twojej organizacji, np. radni, prezesi spółek komunalnych, najwyższe kierownictwo, dyrektorzy komórek organizacyjnych, itp.
- unikaj osób, które mogą tworzyć konflikty
- unikaj nadmiernej liczebności zespołu (optymalnie: 5-7 osób)
- unikaj zbyt dużej hierarchizacji zespołu
- unikaj tworzenia zbędnych stanowisk

PAMIĘTAJ – od wspólnej pracy członków zespołu zależy sukces działań projektowych



Ważne jest zapewnienie dużej dozy równości i egalitaryzmu zespołu – każdy członek musi mieć poczucie, że jego opinia jest ważna i słuchana przez innych. Należy stworzyć wspólną przestrzeń do krytyki działań zespołu przez jego członków, a następnie wykorzystać tę krytykę do wdrożenia poprawy jego funkcjonowania. Jednocześnie należy zapewnić możliwie minimalną hierarchię i odpowiednio przydzielić zadania. Każdy członek zespołu musi wie-

dzieć, po co pracuje przy projekcie, jakie są jego zadania i kto kieruje zespołem. Dlatego zespół musi posiadać managera/koordynatora/kierownika, który na równi z innymi członkami będzie zaangażowany w realizację projektu, ale jednocześnie będzie reprezentował zespół na zewnątrz (np. przed przełożonymi, itp.). W warunkach samorządowych ważne jest, aby zespół był powołany zarządzeniem Wójta/Burmistrza/Prezydenta, a zadania zespołu i jego członków jasno w nim sprecyzowane. Dzięki temu otrzymuje on umocowanie prawne i osobną pozycję poza oficjalną hierarchią organizacji.

Należy stworzyć wspólną przestrzeń do krytyki działań zespołu przez jego członków, a następnie wykorzystać tę krytykę do wdrożenia poprawy jego funkcjonowania. Jednocześnie należy zapewnić możliwie minimalną hierarchię i odpowiednio przydzielić zadania. Każdy członek zespołu musi wiedzieć, po co pracuje przy projekcie, jakie są jego zadania i kto kieruje zespołem. Dlatego zespół musi posiadać managera/koordynatora/kierownika, który na równi z innymi członkami będzie zaangażowany w realizację projektu, ale jednocześnie będzie reprezentował zespół na zewnątrz (np. przed przełożonymi, itp.). W warunkach samorządowych ważne jest, aby zespół był powołany zarządzeniem Wójta/Burmistrza/Prezydenta, a zadania zespołu i jego członków jasno w nim sprecyzowane. Dzięki temu otrzymuje on umocowanie prawne i osobną pozycję poza oficjalną hierarchią organizacji.



PAMIĘTAJ – zespół powinien być egalitarny

Osoby w zespole projektowym nie muszą znać się na nowoczesnych technologiach i być specjalistami w sektorach nowoczesnej gospodarki. Najważniejsze jest aby były zaangażowane w projekt.

Jak angażować członków zespołu?

Zaangażowanie zespołu musi być ciągle podtrzymywane poprzez przydzielanie zadań każdemu z nich, cykliczne spotkania (np. raz w tygodniu), nieformalną atmosferę oraz tworzenie miejsca na popełnianie błędów.



PAMIĘTAJ – doceniaj członków zespołu

Zadania przydzielane członkom nie powinny być dużymi elementami projektu. Zdecydowanie lepiej jest podzielić działania projektowe na mniejsze części lub etapy i organizować cykliczne spotkania w celu omówienia postępów. Ważne jest aby członkowie dobrze wiedzieli, co i na kiedy należy wykonać. Przypisz każdemu z nich lub parze członków zadanie i określ oczekiwany termin jego zakończenia. Spotykaj się cyklicznie, aby sprawdzać postępy i reagować

z wyprzedzeniem. Sposobami, które może wykorzystać manager zespołu są elementy zarządzania zwinnego, iteracyjne (przyrostowe) wykonywanie zadań i wykorzystanie prostych narzędzi zarządczych (np. tabela kanban).



Rys. 5. Przykładowa tabela kaban

Każdy zespół oraz sposób zarządzania wymaga okresowego przeglądu. Manager/koordynator/kierownik zespołu powinien cyklicznie pochylić się nad funkcjonowaniem swoim i zespołu, sprawdzić co udało się zrealizować, gdzie są możliwe poprawki i w jaki sposób uniknąć możliwych błędów. Dobrą praktyką jest w tym przypadku wykorzystanie cyklu PDCA (cyklu Deminga). Jest to proste narzędzie polegające na:

- A. opracowaniu zadań do wykonania
- B. wykonaniu zadań
- C. wyciągnięciu wniosków z realizacji zadań
- D. opracowaniu i wdrożeniu poprawek

PAMIĘTAJ – manager sprawdza zarządzanie cyklicznie i powinien być krytyczny również wobec siebie



Co w przypadku, gdy nie wiesz jak wykonać zadanie?

To częsta sytuacja, w której mogą znaleźć się zespoły wdrażające innowacyjne rozwiązania. Zapewne projekt posiada już pewne założenia i nakreślony ogólny (często kilku zdaniowy) opis rozwiązania. Niestety, nie jest to wystarczające do skutecznego zamówienia rozwiązania zgodnie z przepisami prawa zamówień publicznych.

W tej sytuacji możliwych jest kilka rozwiązań:

- A. Zamówienie w trybie partnerstwa innowacyjnego
- B. Zamówienie bazowe, poprzedzone Wstępnymi Konsultacjami Rynkowymi
- C. Zamówienie podstawowe poprzedzone iteracyjnym utworzeniem opisu przedmiotu zamówienia z wykorzystaniem benchmarkingu



WSKAZÓWKA – tryb podstawowy jest najpopularniejszy w zamówieniach, ale trudno wykorzystać go w zamówieniach innowacyjnych rozwiązań z powodu zbyt małej elastyczności

Zamówienie w trybie partnerstwa innowacyjnego

Ten rodzaj zamówienia był rozważany w trakcie prac nad wykonaniem systemu kierowania ruchem w obrębie przejazdów kolejowych w Ostródzie. Jednakże ze względu na „nowość” tego trybu oraz konieczność przewidzenia znacznie dłuższego procesu wdrożeniowego, wykraczającego poza ramy czasowe realizacji projektu, nie został on w nim zastosowany.

Zamówienie z wykorzystaniem Wstępnych Konsultacji Rynkowych

Wstępne Konsultacje Rynkowe (WKR) są doskonałym sposobem na sprawdzenie wśród grona potencjalnych wykonawców wykonalności zamówienia, poprawności opisu przedmiotu zamówienia oraz wczesnego rozeznania możliwego ryzyka realizacji zadania. Tryb ten zastosowano w projekcie w trakcie zamówienia systemu kierowania ruchem w obrębie przejazdów kolejowych w Ostródzie. Warto przygotować wstępną listę pytań i załączyć ją do ogłoszenia o WKR, która pozwoli rozeznąć się wykonawcom w tematyce konsultacji. Jednocześnie lista ta nie powinna stanowić zamkniętego katalogu, a poszczególne rozmowy mogą przybrać wymiar bardziej swobodny w zależności od postawy wykonawcy. Niezbędnym elementem do skutecznego przeprowadzenia tego typu rozeznania jest posiadanie podstawowego opisu problemu, potrzeb i wymagań dla zamawianego rozwiązania. Pomocnym narzędziem możliwym do zastosowania jest kanwa projektu.

Misja	Geneza	Cele	Podział ról i zadań	Zasoby	Ryzyka
Jakie wartości są dla nas ważne? Dlaczego chcemy wdrażać innowacje w naszym regionie?	Jakie jest tło prowadzące do decyzji o zajęciu się tym przedmiotem? Jaka historia temu towarzyszy?	Co trzeba zamówić, uwzględniając jak to co zamawiamy odnosi się do wizji tego „po co to robimy”?	Kto czym się zajmie, kto jakie ma kompetencje?	Jakie mamy zasoby?	Co może nam przeszkodzić w realizacji projektu? Ryzyka organizacyjne i techniczne.

Rys. 6. Poglądowa mapa projektu – kanwa

Kanwa daje możliwość wykonawcom zapoznania się z istniejącym problemem w zrozumiały dla nich sposób. Jest to dość często stosowane narzędzie przez przedsiębiorców działających w sektorach innowacyjnych. W trakcie tworzenia kanwy ważne jest nie tyle życzeniowe, co ambitne i realne podejście do możliwego rozwiązania problemu. Grono wykonawców szybko zweryfikuje życzeniowość rozwiązania i przedstawi rozwiązania dostępne na rynku lub wymagające stosunkowo niewielkich nakładów pracy. Zadania całkowicie niedostępne na rynku wymagają dłuższego horyzontu czasowego realizacji oraz odpowiednich badań, testów, itp. (w tej sytuacji lepiej sprawdzi się partnerstwo innowacyjne).

WSKAZÓWKA – nie wstydź się niewiedzy. Po to wykorzystuje się Wstępne Konsultacje Rynkowe, aby zdobyć wiedzę na temat zamówienia bezpośrednio z rynku.



Benchmarking i iteracyjne tworzenie OPZ

Pomimo nazwy jest to metoda często wykorzystywana przy tworzeniu różnorodnych opisów zamówienia. W trakcie realizacji projektu była wykorzystana podczas zamówienia na opracowanie standardów przestrzeni miejskiej, analizy ruchu oraz prowadzenie działań edukacyjnych. Benchmarking polega na poszukiwaniu podobnych zamówień już zrealizowanych i wykorzystaniu wiedzy rozproszonej. Bynajmniej, nie chodzi o zwykłe skopiowanie opisu przedmiotu zamówienia. Należy pamiętać, że OPZ w innym zamówieniu odpowiadał na potrzeby innego zamawiającego i miał rozwiązać podobne wyzwanie, ale w zupełnie innych uwarunkowaniach. Należy więc wzorować się na rozwiązaniach, szukać dobrych praktyk.

WSKAZÓWKA – nie kopiuj OPZ a jedynie wzoruj się na innych. Czerp z wiedzy innych, ale nie kalkuj rozwiązań. OPZ musi być Twój i pasować do Ciebie.



Po zebraniu odpowiedniej ilości „obcych” OPZ można przystąpić do tworzenia własnego opisu. Przydzielając osobom zadania i wyznaczając czas ich realizacji, czyli wykorzystując iteracyjne, stawia się na przyrostowe tworzenie dokumentu. Wracając, co jakiś czas do jego opracowanych części, kontroluje się spójność i ewentualnie nanosi zmiany. Taki sposób działania podtrzymuje zaangażowanie zespołu, prowadząc do szybkiego powstania dokumentu.

WSKAZÓWKA – działając iteracyjnie efektywnie stworzysz potrzebne dokumenty



Indeksy

Spis schematów

Schemat 1. Harmonogram działań konsultacyjnych	08-09
Schemat 2. Schemat procesu konsultacyjnego	11

Spis rysunków

Rys. 1. Fragment instrukcji obsługi platformy	10
Rys. 2. Materiały dla uczestników spaceru badawczego	19
Rys. 3. Ankieta dotycząca systemu identyfikacji miejskiej	22
Rys. 4. Fragment regulaminu rowerowych konsultacji społecznych	23
Rys. 5. Przykładowa tabela kaban	41
Rys. 6. Poglądowa mapa projektu – kanwa	42

Spis zdjęć

Zdjęcie 1. Warsztat w szkole	14
Zdjęcie 2. Część mapy wynikowej z warsztatu dla mieszkańców	15
Zdjęcie 3. Warsztat Design Thinking dot. bezpiecznych przejść dla pieszych	16
Zdjęcie 4. Dyskusja podczas jednego z przystanków	23
Zdjęcie 5. Karty problemów i sugestii	24
Zdjęcie 6. Dyskusja podczas jednego z przystanków	24
Zdjęcie 7. Karty problemów i sugestii	26

RAPORT Z REALIZACJI PROJEKTU

*Model inteligentnej mobilności miejskiej
jako element Ostródzkiej
Idei Human Smart Cities*

DOŚWIADCZENIA WDROŻENIOWE

ISBN 978-83-966690-0-1

