

## **Instrukcja do wykonania Akcji Ewaluacji**

### **Cel**

Cel główny to sprawdzenie jak działa istniejąca infrastruktura - czyli jak zachowują się rowerzyści. Dotyczy to zwłaszcza rozwiązań, które są nowatorskie w skali danego miasta lub kraju i możemy się czegoś ciekawego dowiedzieć (zebrać unikatowe dane). Tu są różne możliwości. Podstawowa jest taka, że mamy wątpliwości czy to, co zrobiono działa poprawnie i chcemy to potwierdzić, albo wiemy, że coś działa i chcemy to potwierdzić, żeby nikt nie kwestionował. Ubocznym produktem są dane na temat ruchu rowerowego. Badanie ruchu jako takie (opcja dopuszczalna) ma sens wtedy, gdy mamy dane z przeszłości i możemy to porównać, albo zaraz coś powstanie i później będzie można porównać w bliskiej przyszłości.

### **opcje awaryjne**

Gdy, nie ma wystarczającej ilości interesujących inwestycji w jakimś mieście można znaleźć np. dwie ulice o podobnym znaczeniu w systemie komunikacji rowerowej, na jednej jest infra, a na drugiej nie. Porównać dane, udowodnić, że poziom ruchu się różni i wskazać, że potencjał rowerowy jest niewykorzystany.

Albo pokazać jaki procent wobec braku infrastruktury porusza się po chodniku porównując ulice o ruch uspokojonym i szybkim (ale powinna to być relacja, gdzie mimo braku infry jest znaczący ruch rowerowy (np. na jakiejś dziurze w systemie bez udogodnień na relacji głównej)). Można również zbadać zachowania, gdy infrastruktura się nagle urywa. Możemy też sprawdzić zachowania np. na dużych skrzyżowaniach bez infrastruktury.

Można też porównać ulice o podobnym potencjale, gdzie na jednej z nich jest pas/sy, a na drugiej wydzielona infra.

### **Dane dodatkowe**

Badamy też gender, żeby wiedzieć czy jeżdżą kobiety i odnotowujemy przypadki szczególne, typu dzieci na fotelikach w przyczepkach, rowery cargo itp.

### **Zasada nadrzędna**

Badanie powinno oczywiście przede wszystkim mieć sens. Czyli trzeba dobrze znać pytanie na jakie chcemy w danym miejscu poznać odpowiedź i wiedzieć jak chcemy uzyskane dane wykorzystać. Wartość dodana badania to dostarczenie danych do bazy ogólnopolskiej o działaniu infrastruktury (może być tak ostatecznie, że lokalnie jakieś badanie niewiele wniesie, ale będzie znaczyło coś w skali ogólnopolskiej).

### **Wybór miejsca**

Optymalnie: ważne trasy główne, miejsca, w których chcemy jakieś „dobrej zmiany”, miejsca wzorcowe itp. miejsca, gdzie da się zrealizować podane wyżej cele.

### **Prowadzenie badania**

Do badania należy najpierw przygotować schemat miejsca (odręczny albo wydruk z mapy google), na który nanosimy odrębnymi kolorami wszystkie możliwe (albo tylko interesujące nas) relacje (w znaczeniu toru jazdy rowerzysty). Później na kartce tylko stawiamy znaczki przy kolorze dla odpowiedniej relacji. To metoda sprawdzona i efektywna. Trzeba tylko wcześniej sprawdzić w terenie czy przygotowany schemat jest ok, bo może się okazać, że w terenie jakieś zachowania rowerzystów nas zaskoczą.

## **Ilość badający**

Ilość osób potrzebna do analizy danej inwestycji zależy od stopnia skomplikowania danego miejsca. Często wystarczy jedna osoba w terenie, ale jeżeli ruch duży, a ilość relacji rowerowych do ogarnięcia zbyt duża, trzeba będzie dwie osoby (a może i trzy, przy jakimś skomplikowanym skrzyżowaniu, gdzie badamy dwa kierunki ruchu). Żeby to ocenić trzeba najpierw zaplanować badanie tzn. wybrać optymalny punkt dla osoby badającej, a później sprawdzić w terenie poprawność założeń tzn. zwłaszcza czy możliwe jest wyłapanie wszystkiego przy ruchu rowerowym, który tam panuje.

(ja działałam we Wrocławiu z pięcioosobowym zespołem, czyli przy 10 punktach załatwimy to w 6-7 dni, przy założeniu pracy każdego po dwie godziny dziennie w terenie).

## **Pora i czas trwania**

Badanie prowadzone przez godzinę w czasie szczytu komunikacyjnego. Powtórzone co najmniej 2 razy. Jeżeli tendencje z dwóch badań są zbieżne, to nie ma potrzeby robić więcej. Jeżeli zaś wynik z dwóch dni się różni niepokojąco, trzeba powtórzyć trzeci raz (lub więcej, żeby zobaczyć tendencje).

## **Wolontariusze**

Badanie nie wymaga od osób pracujących w terenie żadnych specjalnych kompetencji. Może to być dowolna osoba sprawna umysłowo. Przygotowanie badania od strony merytorycznej, stworzenie schematu, to zadanie dla osoby, która tym zarządza (za to jest wynagrodzenie). Teoretycznie można za prace w terenie osobom tym wypłacić jakieś wynagrodzenie (kosztem tego, co zarządza), ale to śliska sprawa. Jeżeli motywacja takiej osoby jest finansową, może nam na arkuszu wpisać cokolwiek, jak ktoś to robi z przekonania nie będzie fałszował wyników. Najlepiej jak osoby takie mają przekonanie, że ma to sens, jest ważne i rozumieją, co dokładnie sprawdzają. Trzeba im wszystko dobrze przygotować i wytłumaczyć.

## **Nabór Wykonawców/wolontariuszy**

Z mojego doświadczenia nie jest to bardzo trudne zadanie. Można prosto poszukać ludzi przez profil organizacji na fejsie. Albo zaktywizować członków stowarzyszenia. Można zwrócić się do jakiegoś lokalnego centrum wolontariatu, które ma dane takich osób. My tak pozyskujemy osoby do pomocy na Świącie Rowerzystów. Istnieje wolontariat pracowniczy. Kiedyś korzystałem w pomocy harcerzy są dobrze zorganizowani. Teraz akurat korzystam z wolontariuszy z programu wymiany zagranicznej, dla których prowadzący poszukują wręcz ciekawych zajęć. Trzeba trochę zakombinować (ale za to właśnie jest wynagrodzenie). Zadanie jest dość ciekawe, nie wymaga wielkiego zaangażowania czasowego, ani specjalnych kwalifikacji.

## **Termin badania**

Formalny termin to do końca roku. Limituje nas jednak ilość rowerzystów na ulicach, tzn. gdy leje i zimno badanie nie wyjdzie albo wyjdzie dużo gorzej. Dopuszczam tu pomysł żeby gdzieś sprawdzić, dla jednego miejsca zmiany w ruch związane z pogodą i chłodem (warto znać takie dane, a nie mówić o przybliżeniach). Czym większa próba tym lepsze dane, więc czas nas goni. W listopadzie najpóźniej zrobi się zimno, stąd powinniśmy spać się do końca października.

## **Czas badania**

Badamy zatem w szczycie komunikacyjnym. Najlepiej i w rannym i popołudniowym, chyba, że nie ma to sensu, bo badamy jeden kierunek np. z centrum i duży ruch jest tylko po południu itp. W każdym miejscu trzeba indywidualnie rozstrzygnąć co ma największy sens. Jeżeli chcemy dane porównać z jakimś danym, które są, to badanie musi być podobne. Generalnie, gdy kładziemy nacisk na dane o natężeniu ruchu dobrze jest wydłużyć jak najbardziej czas badania. Łatwo jest to zrobić, gdy mamy więcej wolontariuszy.

### **Wykorzystanie danych**

Dane można wykorzystać na różne sposoby. To sprawa lokalnej organizacji. Dane mogą służyć do krytyki, pochwalenia lub tylko dla poszerzenia wiedzy swojej lub urzędu. Możemy akcje bardziej lub mniej nagłaśniać. Jak planuje zrobić z tego niusa tuż po wyborach, ale nie będzie to przekaz krytyczny, tylko raczej neutralny (rowerzyści pomagają miastu uzyskać dane o działania infrastruktury, infra działa różnie, niektóre miejsca zaskakująco dobrze i inne rozwiązania się nie sprawdziły..., a miasto odpowie na to, że weźmiemy to pod uwagę to co się sprawdziło powielimy tu i tu, a to działa źle poprawimy...). Dane będą wykorzystywane przez sekcje rowerową do wewnętrznego lobbingu o właściwy kształt infry.

### **Obiór pracy**

Z przeprowadzonych badań przekażecie mi raport z wynikami według spójnego schematu. Będzie w nim uzasadnienie wyboru każdego miejsca (powód badania), informacje na temat przebiegu (kto i kiedy), uzyskana wyniki, najważniejsze wnioski z badania, sposób ich wykorzystania. Za nim zaczniecie chciałbym koniecznie poznać miejsca i uzasadnienie wyboru. Dopiero po uzgodnieniu tego ruszylibyście w teren, żeby uniknąć sytuacji, że zrobicie działania, które nie pasują do projektu.

### **Wsparcie akcji**

Jednym z moich zadań jest wsparcie merytoryczne akcji, łącznie z jednodniową wizytą u was, podczas której omówilibyśmy zadanie, zrobili byśmy wizję lokalną, a nawet spotkanie z wolontariuszami. Mam na to budżet, ale niestety jest on za mały żeby przyjechać do wszystkich. Zatem odwiedzę najbardziej potrzebujących (decyduje kolejność, zgłoszeń i dobre argumenty). Może też kombinować i robić wyjazdy łączone z noclegiem grzecznościowy.