



ZADANIE 2.4

OSOBY DOJEŹDZAJĄCE DO PRACY BROSZURA INFORMACYJNA

PR 2: Komunikacyjno-
organizacyjne ośrodki wiedzy

Opublikowano w sierpniu 2015 r.
www.velo-citta.eu



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

Wyłączna odpowiedzialność za treść niniejszego dokumentu spoczywa na autorach. Niekoniecznie musi on odzwierciedlać opinię Unii Europejskiej. Ani EASME ani Komisja Europejska nie są odpowiedzialne za jakiegokolwiek wykorzystanie zawartych w nim informacji.



SYSTEM ROWERÓW PUBLICZNYCH DLA OSÓB DOJEŹDŻAJĄCYCH DO PRACY

Charakterystyka grupy docelowej i najlepsze praktyki

Osoby dojeżdżające do pracy w miastach VeloCittà

Wyrażenie „osoba dojeżdżająca do pracy“ (z ang. commuter) powstało we wczesnych dniach podróży kolejowych w amerykańskich miastach, takich jak Nowy Jork, Filadelfia, Boston i Chicago. Tam w latach 40. XIX wieku koleje dały początek przedmieściom, z których podróżujący płacący zredukowane lub „dojazdowe” ceny biletów przybywali do miasta¹.

Przed XIX wiekiem większość pracowników mieszkała niecałą godzinę drogi pieszo od swojej pracy. Dziś wiele osób codziennie przebywa daleką drogę do pracy ze swoich miast, miasteczek i wsi, zwłaszcza w społeczeństwach uprzemysłowionych. W zależności od czynników, takich jak wysokie koszty mieszkania w centrach miast, brak transportu publicznego oraz natężenie ruchu, podróże mogą odbywać się samochodami, motocyklami, pociągami, autobusami i rowerami².

Dojazd do pracy rowerem polega na wykorzystaniu roweru w celu podróży z miejsca zamieszkania do miejsca pracy - w przeciwieństwie do wykorzystania roweru w celach sportowych, rekreacyjnych lub turystycznych.

Takie dojazdy do pracy sprawdzają się szczególnie na obszarach o stosunkowo płaskim terenie i w przypadku wprowadzenia rozwiązań, które mają na celu zapewnienie względnej ochrony rowerzystów przed zagrożeniami związanymi z wypadkami z udziałem ruchu samochodowego, np. oddzielonych ścieżek rowerowych i ogólnej akceptacji rowerzystów jako uczestników ruchu.

Mieszany sposób dojazdu łączy wykorzystanie roweru lub systemu rowerów publicznych (z ang. Bike Sharing System, BSS) z transportem publicznym w celu dojazdu do pracy.

¹ „Commuter”, poetycka interpretacja życia w czasie dojazdu do pracy na trasie New Jersey-Nowy Jork autorstwa Steve'a Peacocka (2011) InDigestMag.com

² Średnie związane z dojazdami do pracy w USA (2002)



Spółeczność osób dojeżdżających stanowi jedną z najważniejszych grup podmiotów mobilności miejskiej pod względem jej znaczenia i wielkości:

- # **Burgos:** duża liczba przejazdów, których celem jest dotarcie do pracy: 157 520 dziennie;
- # **Kraków:** wysoki liczba potencjalnych osób dojeżdżających: 204 897 pracowników;
- # **Lambeth, Londyn:** ponad 80% osób pracujących w pełnym wymiarze godzin (godziny szczytu dla punktów dokujących). Ponad 26% członków korzysta z usługi 5 dni w tygodniu lub więcej, a ponad 24% wykorzystuje wypożyczalnię rowerów publicznych 3-4 dni w tygodniu (poranne i wieczorne godziny szczytu w dni robocze);
- # **Southwark, Londyn:** dojazdy do pracy i sprawy związane z pracą to główne powody wykorzystania BSS;
- # **Padwa:** liczba osób codziennie dojeżdżających do pracy i z pracy: 48 000 (liczba szacunkowa, 2013 r.);
- # **Szeged:** liczba osób dojeżdżających (do pracy): około 11 328. Niski odsetek potencjalnych osób dojeżdżających.

Czego potrzebują osoby dojeżdżające do pracy

Główne aspekty, które należy wziąć pod uwagę i udoskonalić:

- # **Cena:** ekonomiczna atrakcyjność tego środka transportu jest jednym z kluczowych czynników, który motywuje ludzi do zmiany ich codziennego sposobu podróżowania w obrębie miasta. Inne ważne bodźce finansowe to miesięczne lub roczne stawki (stosowane po to, by usługa stała się wygodniejsza) oraz wprowadzenie programów lojalnościowych. Dobry przykład można znaleźć w Toronto, gdzie system rowerów publicznych rozróżnia opłatę członkowską i opłatę za użytkowanie³.
- # **Lokalizacja punktów dokujących (stacji):** zasadnicze jest umiejscowienie stacji rowerowych w pobliżu dworców kolejowych i stacji metra oraz miejsc pracy. Kolejnym strategicznym rozwiązaniem są parkingi typu *parkuj i jedź* z punktami dokującymi usytuowanymi w pobliżu. Na przykład w Burgos osoby dojeżdżające do pracy potrzebują możliwości sprawnego skomunikowania się z częścią północną (przemysłową), która jest oddalona od miasta (5 km) i obecnie nie jest objęta systemem rowerów publicznych.
- # **Duża dostępność rowerów** oraz zrównoważona usługa ich redystrybucji (problem Padwy).
- # Biorąc pod uwagę wzorzec podróżowania charakterystyczny dla osób dojeżdżających do pracy, w czasie godzin szczytu użytkownicy ci muszą znaleźć dostępne rowery w miejscu rozpoczęcia podróży i puste doki po dotarciu na

³ <http://www.bikesharetoronto.com/pricing>



miejsce, pozwalające im na sprawne dotarcie do miejsca pracy lub do ich miejsca zamieszkania (zobacz dane z systemu roweru publicznego Vélib' w Paryżu⁴).

- # W celu uniknięcia tych niedogodności ważne jest zbadanie wielkości przepływu osób dojeżdżających i potencjalnych potrzeb związanych z rowerami w stacjach wypożyczania.
- # **Mobilne aplikacje** pomagające w dotarciu do stacji, znalezieniu pustych punktów dokujących i rezerwacji usługi (Kraków).
- # **Zintegrowany bilet:** specjalna karta lub bilet obejmujący komunikację publiczną, dzielenie samochodu (car sharing) i BSS oferuje osobom dojeżdżającym sprawną, multimodalną podróż (podróż kilkoma środkami transportu) bez konieczności kupowania wielu biletów (zobacz system transportu publicznego w La Rochelle⁵).

Jak osoby dojeżdżające do pracy wpływają na systemy rowerów publicznych

Pozytywne doświadczenia osób dojeżdżających mogą przynieść wartość dodaną i korzyści nie tylko systemom rowerów publicznych, ale bardziej ogólnie - mobilności rowerowej.

Z uwagi na swoją charakterystykę osoby dojeżdżające do pracy gwarantują **znaczny grupę użytkowników** o następujących cechach:

- # przewidywalny czas użytkowania,
- # regularny wskaźnik wykorzystania w dni robocze (proste oszacowanie popytu).

Ich sposób podróżowania również dostarcza wiarygodnych danych na temat najbardziej zatłoczonych stacji rowerowych, które należy uzupełnić lub opróżnić.

Dlatego też zarządzanie procesem redystrybucji można łatwo zaplanować.

Inne korzyści dla systemu rowerów publicznych to duży wpływ na widoczność ze względu na podwyższoną liczbę użytkowników i **pozytywny wpływ** na innych potencjalnych użytkowników dzięki przekazowi ustnemu. Takie stałe zapotrzebowanie jest również dobre dla biznesu, ponieważ zapewnia **znaczny napływ przychodów**.

Osoby dojeżdżające do pracy i inne grupy docelowe: ogólne korzyści

- # Grupa docelowa osób dojeżdżających obejmuje pracowników, a ich wpływ rozciąga się na znaczną część **zróżnicowanego społeczeństwa**, w tym na osoby różnych płci, z różnych grup wiekowych, osoby o różnych dochodach i przynależności kulturowej.
- # Osoby dojeżdżające do pracy mają również wpływ na **zaangażowanie polityczne** oraz na **świadomość społeczną**. Ten oddolny ruch może pomóc w uświadamianiu znaczenia systemu rowerów publicznych oraz w pozyskiwaniu finansowania, reklamy i organizacji przedsięwzięć. Podczas gdy niektóre grupy postrzegają jazdę na rowerze w pozytywnym świetle, inne nadal mają do niej raczej negatywne

⁴ <http://blog.velib.paris.fr/blog/2013/10/18/regulations-velib-et-migrations-pendulaires/>

⁵ <http://yelo.agglo-larochelle.fr/accueil>



nastawienie. Można wpłynąć na te czynniki poprzez angażowanie codziennych użytkowników w promocję BSS ⁶

W tym segmencie również rekrutacja „pokazowych” klientów może być istotna dla sukcesu systemu rowerów publicznych. Głównymi podmiotami takich działań są, na przykład, władze miejskie i inne organizacje rządowe (posiadające dużą liczbę pracowników, którzy codziennie odbywają liczne podróże służbowe).

Wyzwania, jakie wiążą się z osobami dojeżdżającymi do pracy

Dostępność rowerów: w odniesieniu do potrzeb osób dojeżdżających do pracy, zapotrzebowanie może być duże w ciągu tygodnia pracy oraz podczas strajków transportowych. Taka charakterystyka podróży tych użytkowników powoduje częste zasadnicze różnice pomiędzy dostępnością rowerów publicznych i liczbą stanowisk w wypożyczalni.

W godzinach porannych użytkownicy mogą mieć trudności ze znalezieniem rowerów w punktach dokujących w pobliżu dworca kolejowego, natomiast po południu ze znalezieniem miejsca na zwrócenie roweru.

Takie kwestie mają negatywny wpływ na ogólną percepcję jakości usług i zniechęcają użytkowników do korzystania z systemu rowerów publicznych.

W związku z takimi godzinami szczytu użytkowania potrzebny jest również bardzo skuteczny i szybki **proces redystrybucji**.

Te kwestie logistyczne mają najbardziej złożony i negatywny wpływ, z którym trzeba sobie poradzić.

Bezpieczeństwo: grupa docelowa osób dojeżdżających przedstawia również pewne wyzwania w zakresie bezpieczeństwa i związanej z nim infrastruktury.

Osoby dojeżdżające do pracy często mają do czynienia z dużym natężeniem ruchu i zatorami w godzinach porannych, co wywołuje u nich duży stres; elementy te mogą utrudnić prawidłowy sposób jazdy.

Tworzenie bezpiecznych dróg i **infrastruktury** jest ściśle związane z sukcesem systemu rowerów publicznych: dzięki uwzględnieniu skrzyżowań, wprowadzeniu odpowiedniego systemu oznakowania ścieżek i zabezpieczeniu dróg użytkownicy czują się bezpiecznie podczas swojej codziennej jazdy rowerem.

Kolejna kwestia związana jest z relacjami pomiędzy rowerzystami a innymi użytkownikami dróg, pieszymi i kierowcami, oraz z koniecznością bezpiecznego dzielenia **wspólnej przestrzeni**.

Czynnik najbardziej odstrasający od jazdy na rowerze: strach

„Przeraża mnie myśl o jeździe na rowerze po zatłoczonej ulicy.”



Rysunek 1: Strach i jazda na rowerze;
Źródło: Bezpieczeństwo w liczbach, ECF

⁶ Enabling Cycling Cities - Projekt CIVITAS MIMOSA



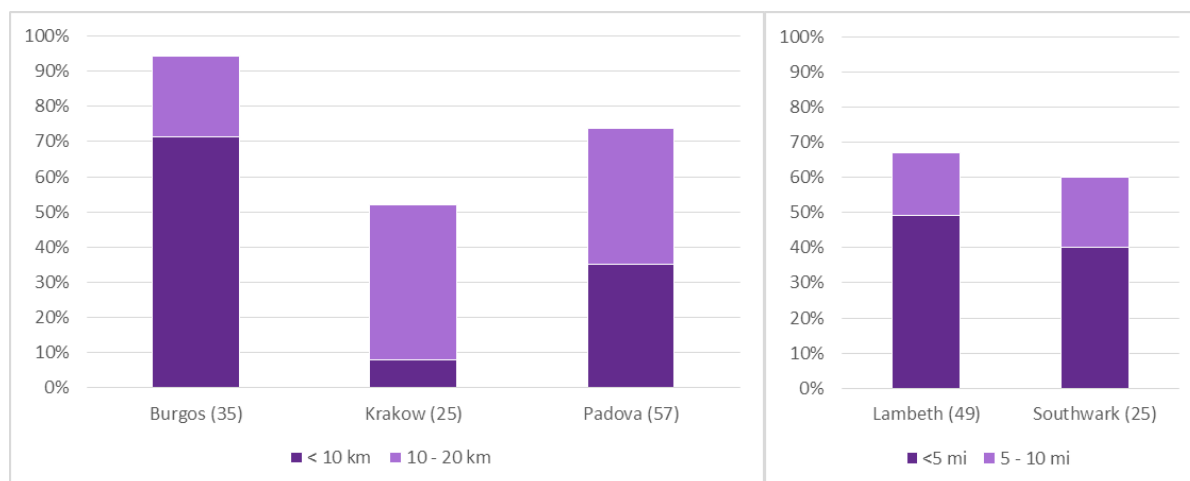
Pierwsze wnioski o osobach dojeżdżających w VeloCittà

W ramach kompleksowego zadania segmentacji rynku wśród osób dojeżdżających do pracy w miastach zaangażowanych w projekt VeloCittà przeprowadzono badanie ankietowe. Dostarczyło ono wniosków na temat zachowań związanych z mobilnością osób dojeżdżających do pracy i ujawniło kilka możliwych strategii reklamowania lokalnego systemu wypożyczania wśród tej grupy osób.

	Kraków	Lambeth	Southwark	Burgos	Padwa
Próbka	25	57	29	35	66

Odległość do pracy

W Burgos i Lambeth w Londynie ponad 50% respondentów podróżuje do pracy mniej niż 10 km. W tych przypadkach system wypożyczania rowerów może być użytecznym środkiem transportu w dojeździe do pracy. W miastach o dłuższych średnich dystansach dojazdów, takich jak Kraków, połączenie transportu publicznego i rowerów publicznych ma znaczący potencjał.

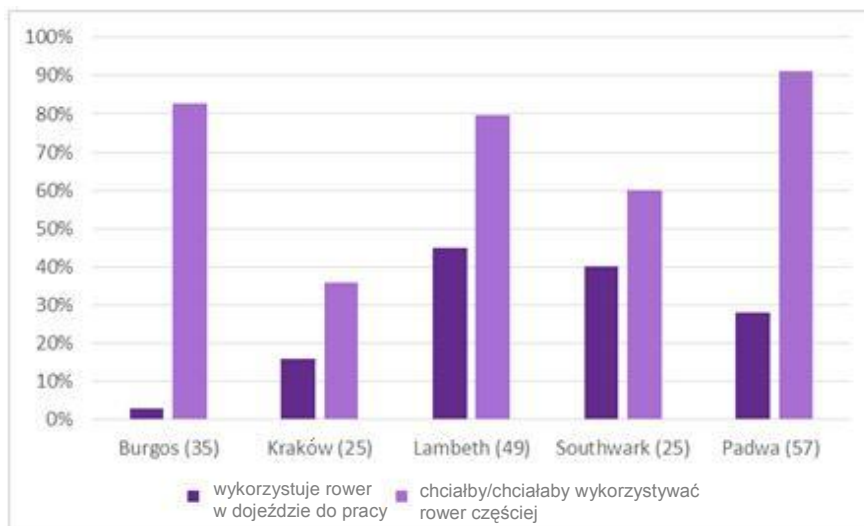


Rysunek 2: Odległość od miejsca zamieszkania do pracy



Wykorzystanie rowerów

Wysoki procent uczestników (ponad 80% w Burgos i Padwie) wykazuje zainteresowanie częstszym korzystaniem z roweru. Zasadnicze znaczenie dla przekonania ich do systemu i skłonienia do wypróbowania rowerów publicznych ma zrozumienie przyczyny, z jakiej obecnie nie jeżdżą na rowerze.



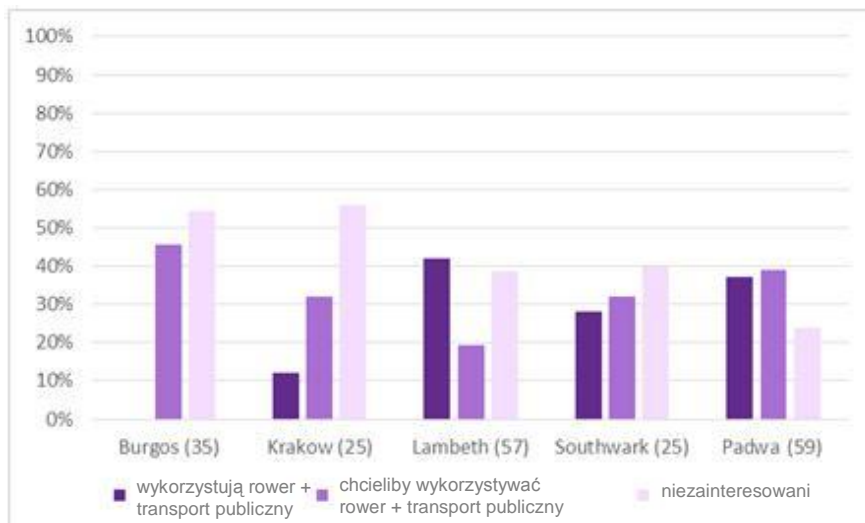
Rysunek 3: Wykorzystanie rowerów

Intermodalność

Skłonność do korzystania z roweru w połączeniu z transportem publicznym jest bardzo wysoka w Lambeth, Southwark i Padwie, ale również w Burgos i Krakowie wartości procentowe związane z zainteresowaniem rozwiązaniami multimodalnymi są znaczne.

W tym przypadku przeanalizowanie, dlaczego osoby dojeżdżające do pracy niechętnie podejmują opcje multimodalne, może przyczynić się do poprawy ich akceptacji i sprawić, że osoby dojeżdżające zechcą zamienić samochodów na inne zrównoważone środki transportu.

W Burgos grupa docelowa posiada zbyt małą wiedzę o systemie i jego możliwościach, a zwłaszcza o połączeniu z transportem publicznym. Wydziały transportu publicznego i mobilności podchodzą entuzjastycznie do lepszego promowania systemów rowerów publicznych i są zainteresowane rozważeniem umów z różnymi podmiotami. Może to być wielka szansa dla systemu rowerów publicznych.



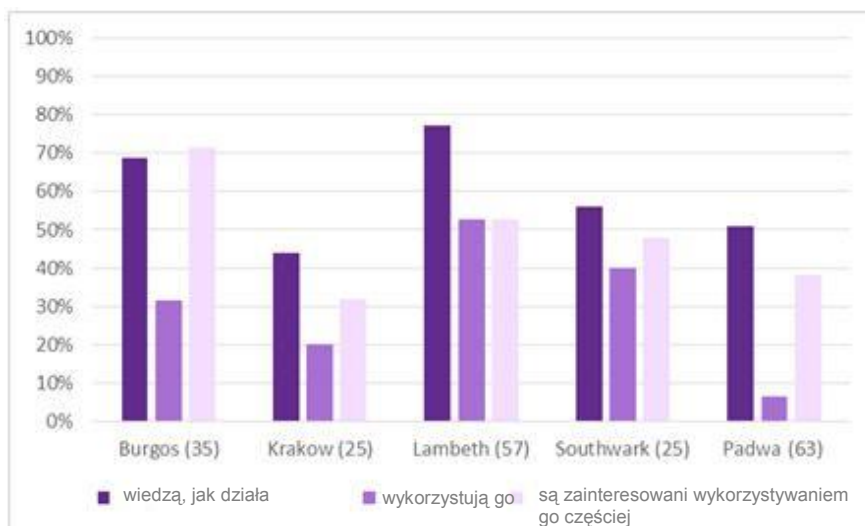
Rysunek 4: Połączenie roweru i transportu publicznego

Znajomość lokalnego systemu

Nawet jeśli w prawie wszystkich miastach większość respondentów deklaruje, że wie, w jaki sposób działa system rowerów publicznych, odsetek osób dojeżdżających do pracy, które z niego korzystają, znacznie się zmniejszył.

Odsetek osób, które korzystały z niego więcej niż 2 razy w ciągu ostatnich dwóch miesięcy zwiększa się do 40% w Padwie i do 70-80% w Krakowie, Lambeth i Southwark.

W londyńskim Southwark osoby dojeżdżające postrzegają siebie jako drugą dominującą grupę docelową, która zwykle korzysta z systemu BSS (41% po turystach z wynikiem 52%).



Rysunek 5: Znajomość i wykorzystanie lokalnego systemu rowerów publicznych

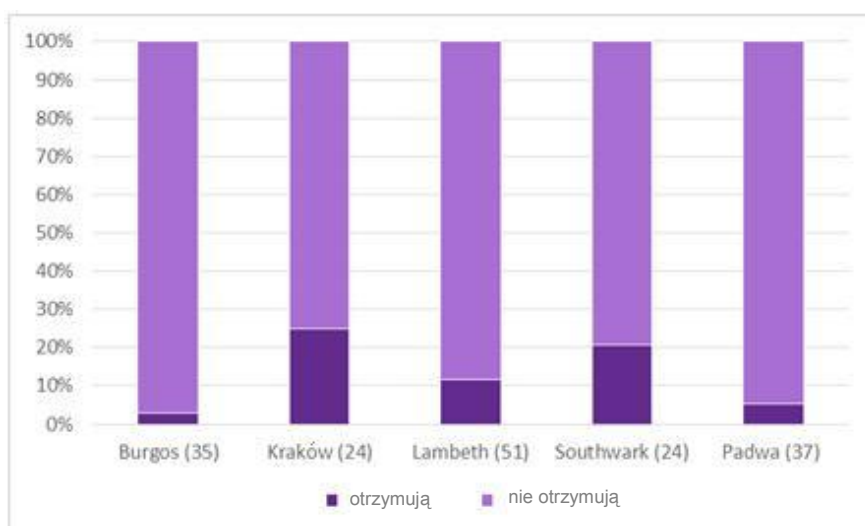


Rekompensata finansowa

Odsetek osób dojeżdżających do pracy, które otrzymają rekompensatę finansową za podróż z domu do pracy we wszystkich miastach jest niski, tym samym większość ankietowanych osób dojeżdżających do pracy musiałaby płacić sama za wypożyczenie roweru publicznego, gdyby zdecydowała się z niego skorzystać.

W Krakowie żadna z badanych osób dojeżdżających do pracy nie stwierdziła, że pracodawca chciałby wspierać ją finansowo lub rekompensować system rowerów publicznych, podczas gdy wywiady pokazują, że pracodawcy są skłonni płacić za swoich pracowników. Jest to szansa dla systemu BSS i wymaga większej uwagi.

Wyniki w Lambeth i Southwark w Londynie również pokazują, że osoby dojeżdżające do pracy uważają, że ich pracodawcy nie chcieliby dołączyć do systemu rowerów publicznych ani rekompensować jego kosztów (odpowiednio 81% i 69%). Większa liczba osób dojeżdżających do pracy byłaby zainteresowana wykorzystaniem roweru (lub roweru w połączeniu z transportem publicznym), jeśli otrzymywaliby oni wsparcie finansowe od swojego pracodawcy.



Rysunek 6: Rekompensata finansowa za dojazdy

Jak dotrzeć do osób dojeżdżających do pracy w VeloCittà

Zalecenia:

- # **Kampanie informacyjne na temat systemu i możliwości:** Kilka grup użytkowników nie zna systemu, jego wygody i oferty, czy nawet nie traktuje roweru (także z wypożyczalni) jako możliwości dojazdu. Ważne jest, aby nie brać za pewnik takiego podstawowego poziomu informacji.
- # **Współpraca z firmami:** Warto współpracować z pracodawcami i menedżerami ds. mobilności, którzy mogą przyczynić się do zachęcania pracowników, aby eksperymentowali z systemem rowerów publicznych (np.: kampanie obejmujące bilety zniżkowe, komunikacja docelowa w budynkach firm itp.).



- # **Kampania na temat rozwiązań intermodalnych:** Gdy odległość z domu do pracy jest zbyt duża, osoby dojeżdżające powinny decydować się na rozwiązania multimodalne (podróż kilkoma środkami transportu). Należy rozważyć konkretną kampanię przy wsparciu i we współpracy z operatorami transportu publicznego oraz kolejowego.
- # **Kampanie dotyczące bezpieczeństwa i zdrowia:** Należy zająć się takimi tematami jak bezpieczeństwo i zdrowie, aby utwierdzić w przekonaniu osoby już dojeżdżające do pracy, ale także w celu podniesienia ich świadomości na temat korzyści związanych z jazdą na rowerze.
- # **Konkursy i gry :** Kampanie koncentrujące się na aspektach rekreacyjnych mogą być skutecznym narzędziem w przekonaniu do jazdy na rowerze osób niezdecydowanych. European Cycling Challenge (Europejska Rowerowa Rywalizacja Miast), dla przykładu, jest świetną okazją do zwiększania zainteresowania podróżami rowerem do pracy.

Więcej na temat

Przykłady najlepszych praktyk	Link
Świadczenia z ulgą podatkową	http://bikeleague.org/content/bicycle-commuter-benefit
Kampania „Rowerem do pracy“	http://www.copenhagenize.com/2010/02/hungarian-bike-to-work-campaign.html
Redystrybucja rowerów	http://www.casa.ucl.ac.uk/bom/
Commuter workspaces - Obszary robocze dla osób dojeżdżających do pracy mające na celu zachęcenie do jazdy na rowerze	http://lcc.org.uk/articles/levis-r-commuter-workspace-arrives-in-london
Połączenie jazdy na rowerze i transportu publicznego	http://www.ecf.com/wp-content/uploads/Factsheet-ITF2012-PT.pdf
Projekt: MOBI: promowanie inteligentnej mobilności wśród pracowników	http://www.mobi-project.eu/
Projekt: BIKE2WORK - smart choice for commuters	http://www.bike2work-project.eu/en/