



ZADANIE 2.4

PRACOWNICY 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 PRACOWNIKÓW

Charakterystyka grupy docelowej i najlepsze praktyki

Pracownicy w miastach VeloCittà

- # **Burgos** to średniej wielkości miasto na północy Hiszpanii, które zamieszkuje 178 000 osób. Przemysł jest jednym z głównych filarów w mieście - łącznie znajduje się tu 2 000 firm z branży przemysłu i ponad 20 000 osób pracuje w przemyśle na obszarach przemysłowych położonych na ogół z dala od centrum miasta. Sektor usług i sektor budowlany obejmują ponad 65 000 mieszkańców, pracujących głównie w centrum miasta.
- # Potencjał intelektualny **Krakowa** obejmuje 24 uczelnie wyższe, a liczba zatrudnionych w nich osób wynosi 22 125 (w tym około 1 800 wykładowców). Miasto liczy ponad 750 tysięcy mieszkańców, jest jednym z najważniejszych ośrodków gospodarczych w Polsce i centrum gospodarczym Małopolski. W mieście znajduje się około 50 dużych międzynarodowych firm.
- # Baza zatrudnienia w **londyńskiej dzielnicy Lambeth** to głównie sektor usług. W dłuższej perspektywie czasowej całkowita liczba miejsc pracy w gospodarce Lambeth (w tym samozatrudnienie) wzrosła o 15 000, tj. o 10,6% w latach 2002-2012. Lambeth jest miejscem pracy 140 500 osób.
- # **Dzielnica Southwark w Londynie** doświadczyła szybkiego wyludnienia na przełomie XIX i XX wieku. Obecnie objęta jest regeneracją na zaawansowanym etapie, a w jej obrębie zlokalizowane są biura władz miasta. Jest to jedna z najtańszych dzielnic handlowych w Londynie. Na obszarze wokół stacji Southwark istnieje szereg urzędów, które zostaną obrane za cel w ramach projektu VeloCittà.
- # Teren przemysłowy w **Padwie** stanowi jedną z największych stref przemysłowych w Europie o powierzchni 11 mln m². Swoją siedzibę ma tutaj 1 300 firm z sektora przemysłu, zatrudniających ponad 50 tysięcy osób. W strefie przemysłowej znajdują się dwie stacje kolejowe, jeden port rzeczny i trzy terminale ciężarówek. Miasto zamieszkuje około 210 000 osób, z czego 93 000 można nazwać pracownikami.
- # Uniwersytet w **Szeged** jest głównym pracodawcą w mieście. Szeged jest jednym z centrów przemysłu spożywczego na Węgrzech, szczególnie znanym z papryki i salami. Poza tym główne gałęzie przemysłu to przemysł chemiczny, wydobywanie



nafty i gazu, produkcja maszyn, tekstyliów, odzieży, obuwia, przemysł skórzany, produkcja porcelany, budownictwo.

Czego potrzebują pracownicy

Jeśli chodzi o transport do pracy i z pracy, pracownicy mają tylko jeden priorytet: powinien on być bezproblemowy! Kwestia ta wygląda inaczej w przypadku każdego pracownika w zależności od indywidualnej sytuacji. Aby system rowerów publicznych (z ang. Bike Sharing System, BSS) mógł konkurować z istniejącym preferowanym środkiem transportu, powinien on być lepszy pod względem:

- # **Niezawodności:** pracownik powinien móc polegać na technicznej sprawności roweru. Doświadczenia związane ze szczelnością dętki, światłami, pracą łańcucha, przerzutek i kół zębatych powinny być bez zarzutu. Bardzo istotne jest, aby dana osoba mogła dotrzeć do pracy na czas, więc rower nie powinien jej nigdy zawieść.
- # **Dostępności:** stacje muszą znajdować się zarówno w pobliżu domu, jak i w pobliżu miejsca pracy. Rowery muszą być dostępne o konkretnej godzinie i muszą być pozostawiane bardzo blisko miejsca pracy.
- # **Ceny:** najprawdopodobniej system rowerów publicznych będzie bardziej oszczędny niż preferowany środek transportu, bez względu na to, czy jest to transport publiczny czy samochód. Pracownicy potrzebują wsparcia swoich pracodawców, którzy mogą uwzględnić subskrypcję roweru publicznego w pakiecie mobilności jako część wynagrodzenia; pomogłoby to pracownikom wykorzystywać system rowerów publicznych zarówno podczas pracy, jak i w życiu prywatnym.
- # **Bezpieczeństwa:** natężenie ruchu, a zwłaszcza zatory na drogach, mają duży wpływ na bezpieczeństwo. Im więcej problemów występuje w danym mieście w związku z mobilnością pojazdów silnikowych, tym lepsze są szanse systemu rowerów publicznych i jazdy na rowerze. Zależy to jednak całkowicie od bezpieczeństwa, jakie miasto zapewni rowerzystom za pomocą planu zrównoważonej mobilności miejskiej.
- # **Wygody:** pracownicy mogą rozważyć zmianę środka transportu, jeśli BSS jest lepszym lub równorzędnym wyborem, jednak będą oni musieli przejść przez następujące etapy zmiany dotyczące korzystania z BSS: świadomość, dostrzeżenie możliwości, ocena możliwości, dokonanie wyboru, pierwsze doświadczenia, codzienny wybór.

Jak pracownicy wpływają na systemy rowerów publicznych

Pracownicy mogą być najtrudniejszą grupą do obrania za cel z uwagi na to, że bardzo ważna jest dla nich niezawodność systemu. Jeśli jednak dokonają oni wyboru, staną się bardzo „lojalną” grupą klientów: kiedy już się przyzwyczają do systemu, trudno będzie to przyzwyczajenie zmienić. Jednak jak mówi powiedzenie: zaufanie przychodzi pieszo, a odjeżdża na koniu, co oznacza, że czasem wystarczy, że tylko raz „coś pójdzie nie tak”, a straci się całą grupę klientów.



W przypadku gdy duże firmy gotowe są współpracować z miastem, czy nawet samo miasto chce rozwijać tę usługę, warto opracować specjalny plan dla konkretnych firm, aby zapewnić stałe zainteresowanie użytkowników. Może to również przynieść korzyści samemu systemowi rowerów publicznych, jeśli przyzwyczajeni do niego pracownicy będą z niego korzystać także w swoim wolnym czasie.

Gdyby pracodawcy oferowali subskrypcję w ramach systemu rowerów publicznych, pracownicy nie tylko wykorzystywaliby rowery publiczne do krótkich podróży służbowych w ciągu dnia (w tym do przejazdów do stacji transportu publicznego), ale mogliby także podchodzić entuzjastycznie do używania ich w czasie wolnym. Zwiększyłyby to wykorzystanie systemu.

- # **Widoczność i postrzeganie:** pracownicy korzystają z rowerów często i w dużych ilościach. Warto promować system rowerów publicznych wśród „ludzi biznesu”.
- # **Wielkość i zagęszczenie systemu:** nowe lub powiększone stacje w strefach przemysłowych lub w pobliżu dużych biurów przyczyniają się bezpośrednio do ogólnej wielkości systemu.
- # **Obroty:** pracownicy mogą stać się stałą, znaczną grupą klientów, którzy wykorzystują rower codziennie lub przynajmniej regularnie (w ciągu tygodnia). Takie stałe zapotrzebowanie jest korzystne ekonomicznie, ponieważ zapewnia stały napływ przychodów.

Wyzwania, jakie niosą ze sobą pracownicy

Pracownicy nie tylko przynoszą korzyści dla lokalnego systemu rowerów publicznych, ale mogą również poddać system próbie. Jest to wymagająca grupa po względem:

- # **Dostępności:** jeśli pracownikom nie uda się znaleźć roweru choćby raz, mogą uznać, że system jest dla nich niepewny i nie gwarantuje im niezbędnej ciągłości;
- # **Niezawodności:** pracownicy muszą polegać na dobrze funkcjonujących rowerach; jeśli rower się zepsuje, może to spowodować dla nich tak duże problemy, że wybiorą alternatywny sposób podróżowania;
- # **Lokalizacji:** stacje powinny być rozmieszczone dość rozległe po całym mieście, aby pracownicy byli w stanie odnaleźć jedną z nich w pobliżu;
- # **Redystrybucji:** jeśli jakaś duża firma będzie zachęcać swoich pracowników do korzystania z systemu, znaczna część rowerów będzie pozostawać cały dzień w danym miejscu, prawdopodobnie poza centrum; redystrybucja może powodować problemy z dostępnością w godzinach wieczornych.

Jeśli władze miasta chcą promować korzystanie z systemu rowerów publicznych, mogą rozważyć wprowadzenie środków ograniczających ruch, takich jak strefy tempo 30, (zwiększone) opłaty parkingowe w pobliżu biur/sklepów, ulice jednokierunkowe. Działania takie wpływają na warunki jazdy na rowerze, a w szczególności zwiększają prawdopodobieństwo wykorzystania roweru publicznego. Władze miasta, wraz z lokalnymi



pracodawcami, mogą również opracować pakiet motywacyjny, co wymaga aktywnego podejścia lokalnych polityków.

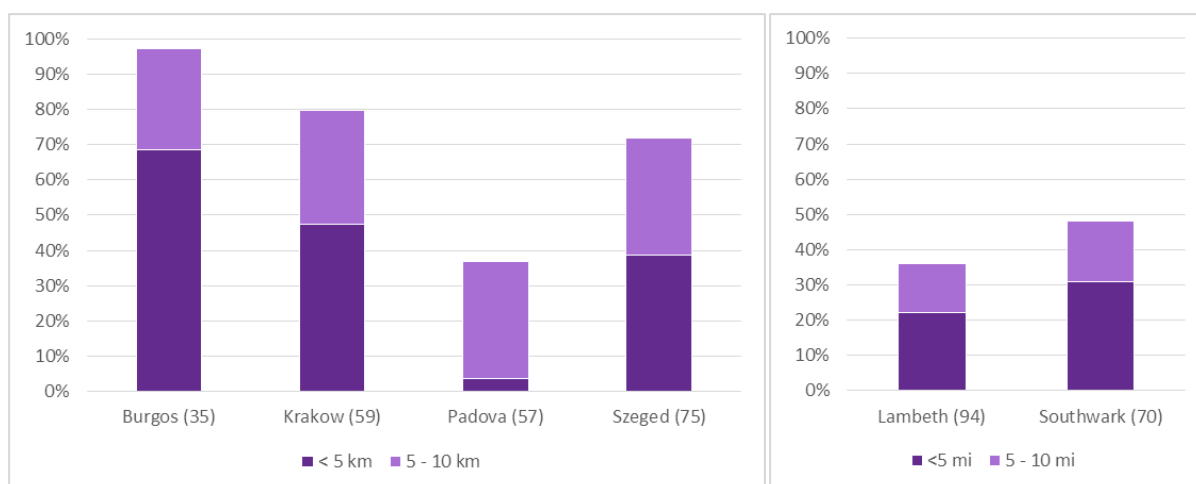
Pierwsze wnioski o pracownikach w miastach projektu VeloCittà

W ramach kompleksowego zadania segmentacji rynku wśród pracowników w wybranych organizacjach i firmach funkcjonujących w miastach projektu VeloCittà przeprowadzono badanie ankietowe. Dostarczyło ono ciekawych wniosków na temat zachowań związanych z mobilnością pracowników i ujawniło kilka możliwych strategii reklamowania lokalnego BSS wśród tej grupy osób.

	Kraków	Lambeth	Southwark	Burgos	Padwa	Szeged
Próba	60	99	75	35	59	76

Odległość do miejsca pracy

W Burgos niemal wszyscy ankietowani mieszkają w odległości mniejszej niż 10 km od swojej pracy, ale tylko 29% pracowników wykorzystuje w celu podróży do pracy swoje rowery. Na obszarze przemysłowym nie ma żadnych stacji dokujących, chociaż jest to ważny obszar. Ze względu na to, że znajduje się on poza centrum miasta (5 km), a pracownicy nie są przyzwyczajeni do podróżowania do pracy na rowerze, pracodawcy nigdy nie myśleli o systemie rowerów publicznych jako zachęcie dla swoich pracowników. Podobnie w Krakowie i Szeged - większość respondentów mieszka w odległości mniejszej niż 10 km od swojej pracy. W tych trzech miejscach dojeżdżanie do pracy rowerem jest realną opcją i ukierunkowane kampanie przyniosłyby wymierne korzyści. W dzielnicach Londynu i w Padwie pracownicy mieszkają w większej odległości od pracy (większość ponad 16 km), co stwarza możliwości wprowadzenia do systemów rowerów elektrycznych.



Rysunek 1: Odległość dom-praca

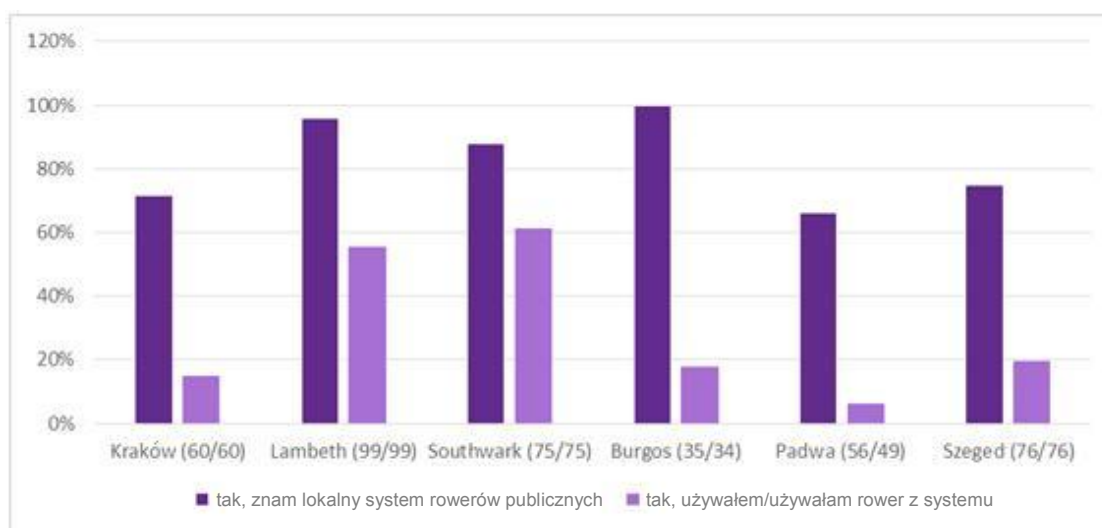


Znajomość lokalnego systemu

Wśród pracowników znajomość systemu rowerów publicznych jest wysoka - przeciętny odsetek to ponad 60% respondentów, do 100% w Burgos i londyńskim Lambeth. Niemniej jednak, za wyjątkiem dzielnic Londynu, bardzo niewielu pracowników kiedykolwiek z niego korzystało. Luka ta wymaga większej uwagi. Ewentualne pytania, na które należy odpowiedzieć, są następujące:

- # Czy pracownicy czują, że system i związana z nim komunikacja/marketing są skierowane do nich? Czy lepiej obrać za cel pracodawców zamiast pracowników?
- # Czy system obejmuje potrzeby pracowników, np. czy stacje znajdują się w pobliżu ich miejsc zamieszkania, strefy przemysłowej i dużych firm? Czy pracownicy są zaangażowani w dyskusje na temat lokalizacji stacji dokujących?
- # Czy opłaty w systemie są atrakcyjne? Czy pracownicy mają dostęp do innych tanich środków transportu, np. obniżonych cen biletów transportu publicznego lub rekompensaty kosztów podróży przez pracodawców?

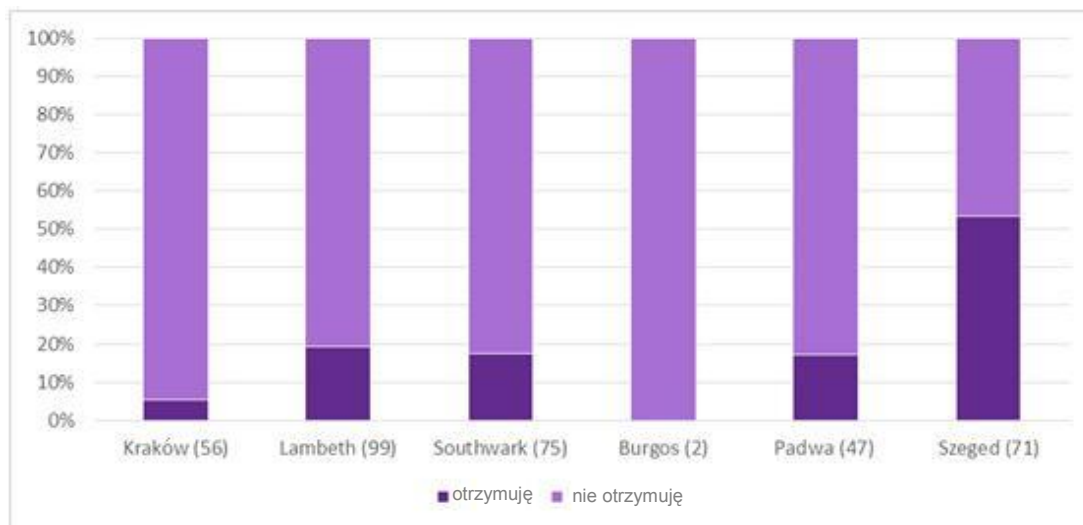
Inne badania przeprowadzone w ramach projektu VeloCittà wskazują, że istnieje chęć do częstszej jazdy na rowerze, a to w połączeniu ze stosunkowo niewielką odległością do pracy w większości miejsc oferuje wiele możliwości dla systemu rowerów publicznych wśród tej grupy docelowej.



Rysunek 2: Znajomość i wykorzystanie systemu

Wsparcie pracowników

Większość pracowników korzystających z BSS w badanych miejscach, za wyjątkiem Szeged, obecnie nie otrzymuje wcale lub otrzymuje jedynie niewielką rekompensatę od swoich pracodawców. Tym samym muszą oni sami zapłacić za rower publiczny. Zaangażowanie pracodawców w system rowerów publicznych (wybór lokalizacji stacji dokujących, obniżone subskrypcje dla pracowników, możliwości sponsorskie, zapewnienie ubezpieczenia i kasków itp.) i nacisk na korzyści z jazdy na rowerze (zdrowsi pracownicy, zmniejszenie ilości zwolnień chorobowych, potrzebna mniejsza ilość miejsc parkingowych itd.) mogą ogromnie wzmocnić system.



Rysunek 3: Czy otrzymujesz od pracodawcy rekompensatę finansową za podróż do domu i do pracy?

Jak dotrzeć do pracowników w projekcie VeloCittà

Operatorzy systemów rowerów publicznych, którzy chcą obrać pracowników za cel, muszą wziąć pod uwagę fakt, że należy odnieść się do dwóch różnych grup: samych pracowników jako użytkowników systemu oraz pracodawców jako potencjalnych płatników. Zalecane są następujące działania:

- # Kontakt z firmami znajdującymi się na obszarze przemysłowym lub w miejscach o dużej ilości biurowców - mogą one zapłacić za (dodatkowe) stacje dokujące lub sponsorować je.
- # Stworzenie pakietu propozycji dla firm, który może obejmować subskrypcję dla pracowników czy klientów, program lojalnościowy lub sponsorowane stacje dokujące. Może on obejmować również ubezpieczenie i dostarczanie kasków.
- # Stworzenie większej ilości stacji dokujących na obszarze przemysłowym dostępnych dla pracowników tak, aby wykorzystywali system rowerów publicznych w połączeniu z transportem publicznym. Gdy odległość z domu do pracy jest zbyt duża, pracownicy powinni zdecydować się na rozwiązania multimodalne i należy rozważyć konkretną kampanię przy wsparciu operatorów transportu publicznego i kolejowego.
- # Współpraca z władzami miejskimi w sprawie promowania jazdy na rowerze wśród pracowników. Należy zająć się takimi tematami jak bezpieczeństwo i zdrowie, z jednej strony, aby utwierdzić w przekonaniu osoby już dojeżdżające do pracy, a z drugiej strony w celu podniesienia ich świadomości na temat korzyści związanych z jazdą na rowerze.
- # Udoskonalenie marketingu poprzez tworzenie kampanii dla konkretnych grup docelowych (zwłaszcza dla pracodawców). Kampanie koncentrujące się na aspektach rekreacyjnych mogą skutecznie przekonać niezdecydowanych pracowników. 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
Członkostwo w grupie Healthy Ride Pittsburgh (Zdrowy przejazd w Pittsburgh)	https://healthyridepgh.com/group_membership/
Edmonton	http://www.edmonton.ca/city_government/news/city-tests-employee-bike-share.aspx
Corporate Bikeshare Toronto	http://www.bikesharetoronto.com/pricing/corporate-memberships
United Bank Washington DC	https://www.capitalbikeshare.com/bankondc
Korporacyjne członkostwo w San Francisco Bike Share	http://www.bayareabikeshare.com/pricing/corporate
General Motors	http://zagster.com/press/pedal-power-gm-shares-bikes-19000-tech-center-employees/
Bike Share America	http://bikeshareamerica.com