



ZADANIE 2.4

STUDENCI 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 STUDENTÓW

Charakterystyka grupy docelowej i najlepsze praktyki

Studenci w miastach realizujących projekt VeloCittà

Studenci, którzy uczęszczają na miejscowe uniwersytety lub uczelnie, są możliwym segmentem rynku dla systemów rowerów publicznych (z ang. Bike Sharing System, BSS). Dodatkowo operatorzy rowerów publicznych mogą zainteresować się instytucjami edukacyjnymi i organizacjami studenckimi jako potencjalnymi partnerami współpracy.

Punkty wyjścia i warunki ramowe dla obierania studentów za cel są uniwersalne w miastach objętych projektem VeloCittà.

- # W **Krakowie** mieszka prawie 205 000 studentów, uczących się w 10 publicznych i 13 niepublicznych instytucjach szkolnictwa wyższego. Uniwersytet Jagielloński kształci prawie 52 000 z nich na kilku kampusach na terenie całego miasta.
- # W **Lambeth** i **Southwark** w Londynie, które są sąsiadującymi dzielnicami, znajduje się 12 różnych instytucji szkolnictwa wyższego, wśród nich King's College z około 26 500 studentami na 5 kampusach (3 w Lambeth/Southwark) i London South Bank University z około 18 000 studentów na dwóch kampusach (1 w Southwark).
- # Uniwersytet w **Burgos**, posiadający dwa kampusy, jeden w samym centrum miasta i jeden poza centrum, w zachodniej części, uczęszcza około 6 000 studentów.
- # Uniwersytet w **Padwie** kształci prawie 58 000 studentów. Prawie wszystkie wydziały uniwersytetu znajdują się w centrum miasta.
- # Uniwersytet w **Szeged** jest jednym z największych węgierskich uczelni z ponad 30 000 studentów. Główny kampus znajduje się w samym centrum miasta.

Czego potrzebują studenci

Studenci stanowią sporą grupę docelową we wszystkich miastach VeloCittà. W celu dostosowania się do ich potrzeb i osiągnięcia trwałej akceptacji rowerów publicznych ze strony studentów, pewne podstawowe wymogi powinny zostać spełnione.

- # **Lokalizacja:** stacje rowerów publicznych powinny znajdować się na kampusie oraz w pobliżu osiedli mieszkaniowych studentów. Konieczna jest dogłębna analiza



wzorców poruszania się studentów w celu uwzględnienia ich potrzeb w zakresie mobilności w ciągu dnia (z kampusu na kampus, z kampusu do domu oraz z kampusu do biblioteki).

- # **Dostępność:** rowery powinny być dostępne w dużych ilościach na stacjach znajdujących się na kampusach oraz w innych miejscach, gdzie wielu studentów ma takie same potrzeby w komunikacyjne w tym samym czasie. Stacje przy głównych budynkach powinny zapewnić co najmniej 20-50 rowerów/stojaków. Często jest to możliwe do osiągnięcia w łatwy sposób, zwłaszcza gdy tereny kampusu podlegają mniejszej ilości regulacji niż drogi i tereny przyległe. Trzeba mieć na uwadze, że w weekendy i podczas przerw semestralnych rowery są wykorzystywane w mniejszym stopniu lub wcale.
- # **Cena:** studenci, którym zwykle przysługują zniżki na transport publiczny i którzy często wykorzystują własne rowery, nie są skłonni do płacenia wysokich opłat za użytkowanie BSS lub opłat rocznych.
- # **Dostęp do mediów:** większość studentów posiada smartfony lub inne urządzenia; potrafią korzystać z kart RFID, a tym samym nie potrzebują skomplikowanych terminali lub innej infrastruktury związanej z wypożyczaniem. Wykorzystanie karty studenta (karty RFID lub karty transportu miejskiego) daje im dostęp do systemu przy niskich kosztach.

Jak studenci wpływają na systemy rowerów publicznych

Decyzja o aktywnym zaangażowaniu studentów i obraniu ich jako użytkowników za cel lokalnego systemu rowerów publicznych stwarza szereg korzyści dla samego systemu, dla uczelni oraz dla miasta.

- # **Widoczność i postrzeganie:** studenci korzystają z rowerów często i w dużych ilościach. Ogólna „widoczność” systemu w mieście może się dzięki temu zwiększyć.
- # **Wielkość i zagęszczenie systemu:** nowe lub powiększone stacje na terenie uczelni, w pobliżu miasteczek uniwersyteckich i miejsc, gdzie mieszkają studenci przyczyniają się bezpośrednio do ogólnej wielkości systemu.
- # **Obroty:** mimo że studenci nie są skłonni płacić za korzystanie z systemu, na większą skalę mogą oni przynieść systemowi dochody. System rowerów publicznych może, na przykład, być uwzględniony w strukturze opłat semestralnych, dzięki czemu uzyskuje się małe składki od dużej liczby osób.
- # **Otwarcie rynku:** uczelnie mogą być idealną wizytówką w miastach, gdzie systemy rowerów publicznych (jeszcze) nie istnieją. Operatorzy mogą stworzyć ogólnouczelniany system, aby przekonać władze miejskie, że rowery publiczne stanowią dopełnienie krajobrazu mobilnościowego miasta.
- # **Rozwój produktu:** studenci są kreatywni i gotowi poświęcić dużą część swojego czasu i pasji na opracowywanie przyszłych koncepcji i produktów. Operatorzy mogą wykorzystać ten potencjał, aby ulepszyć swoje usługi świeżymi pomysłami.



Więcej dobrych powodów

- # **Strategia mobilności:** uczelnie muszą przestrzegać przepisów dotyczących ochrony środowiska czy radzić sobie z brakiem obszaru wokół uczelni. Rowery publiczne mogą przyczynić się do osiągnięcia tych celów w zakresie zrównoważonego rozwoju.
- # **Zachowania związane z mobilnością:** zachowanie związane z mobilnością studentów w wieku dwudziestu lat może mieć trwały wpływ na ich zachowanie w dorosłym życiu. Zaznajomienie studentów z miejskimi ofertami w zakresie zrównoważonej mobilności może utrwalić styl życia niezależny od samochodu. Jednak studenci często wyprowadzają się, gdy rozpoczyna się ich życie zawodowe. Tak więc wpływ ten może być ograniczony.

Wyzwania, jakie niosą ze sobą studenci

Studenci nie tylko przynoszą korzyści dla lokalnego systemu rowerów publicznych, ale mogą również poddać system próbie.

- # **Dostępność systemu:** kiedy opłaty w oferowanym systemie są niskie, studenci korzystają z niego w dużym stopniu. Długie i bardzo częste wypożyczenia w kilku głównych punktach zmniejszają ogólną dostępność rowerów dla innych użytkowników.
- # **Koszty operacyjne:** zbiorowe wzorce przemieszczania się studentów stanowią wyzwanie dla systemu redystrybucji operatora. Rowery muszą być przenoszone z centralnych miejsc do okolicznych stacji, np. gdy wszystkie rowery na kampusie są wykorzystywane w celu dojazdu na stołówkę w tym samym czasie. Dodatkowo ogólne koszty utrzymania wzrastają, gdy rowery są wykorzystywane w dużym stopniu.
- # **Tymczasowa lojalność klientów:** kiedy studenci kończą studia, zwykle wyprowadzają się z miasta, w którym pobierali nauki. W ten sposób często lojalność klientów się kończy.

Pierwsze wnioski o studentach w miastach realizujących projekt VeloCittà

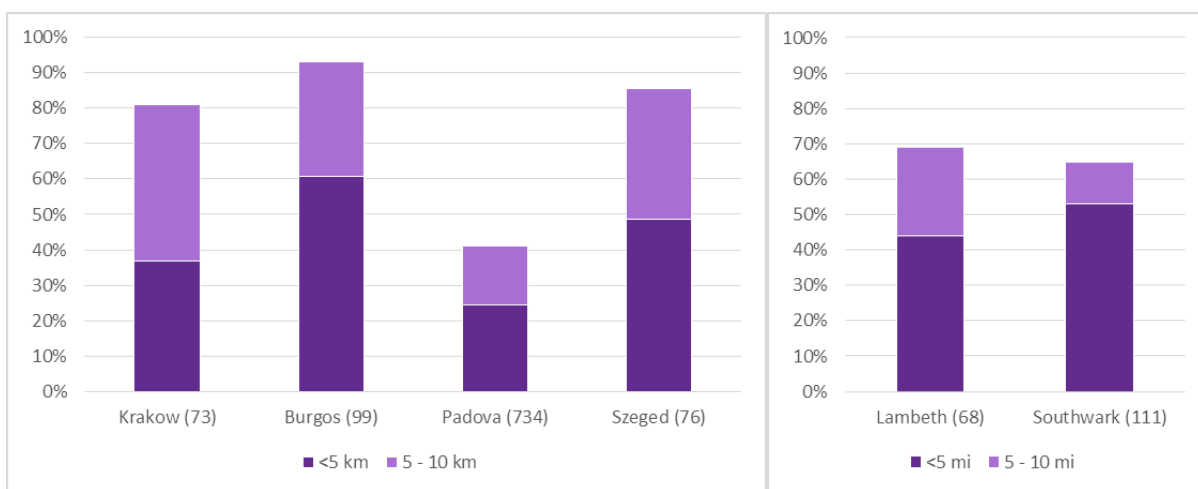
W ramach kompleksowego zadania segmentacji rynku wśród studentów w miastach projektu VeloCittà przeprowadzono badanie ankietowe. Dostarczyło ono wniosków na temat zachowań związanych z mobilnością studentów i ujawniło kilka możliwych strategii reklamowania lokalnego systemu wypożyczania wśród tej grupy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

	Kraków	Lambeth	Southwark	Burgos	Padwa	Szeged
Próba	75	78	116	100	745	76



Odległość do uczelni

W mniejszych miastach, takich jak Burgos i Szeged, studenci mieszkają w pobliżu swojej uczelni, co sprawia, że jazda na rowerze jest atrakcyjną opcją dla codziennej mobilności. Nawet w większych miastach, takich jak Kraków i Londyn, studenci często mieszkają w odległości mniejszej niż 10 km od swojej uczelni (79% w Krakowie, 50% w Lambeth, 53% w Southwark mieszka nie dalej niż 8 km). Padwa jest wyjątkiem, jako że 66% ankietowanych studentów mieszka w odległości większej niż 10 km od uczelni. Ich miejsce zamieszkania często znajduje się poza miastem ze względu na ograniczoną liczbę miejsc w obrębie samego miasta. Tak więc połączenie roweru i transportu publicznego wydaje się tutaj obiecujące.

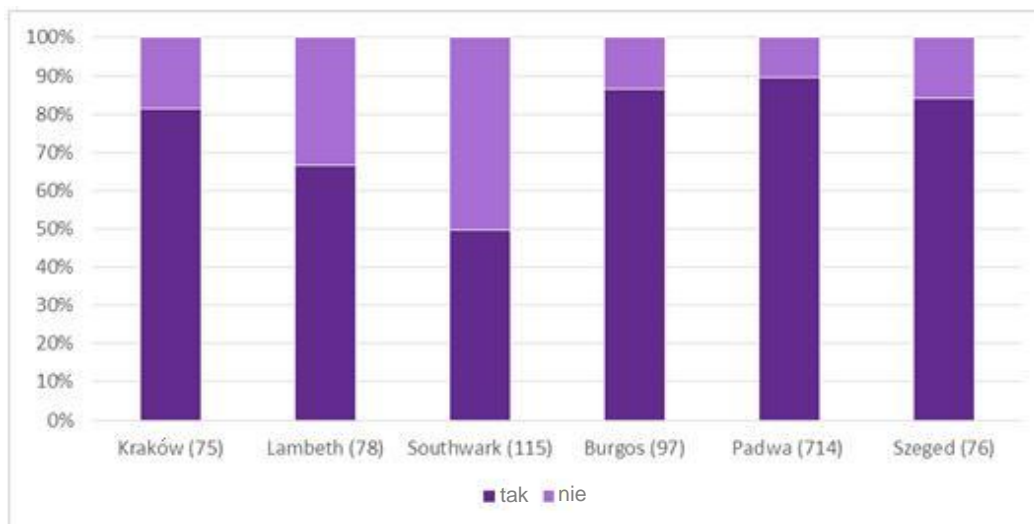


Rysunek 1: Odległość od miejsca zamieszkania do uczelni



Posiadanie rowerów

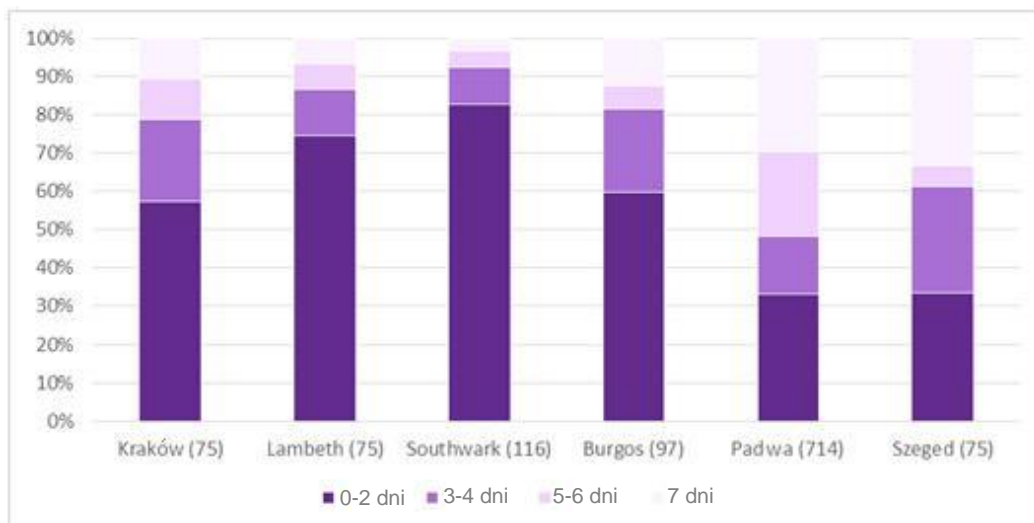
Oczywiście duża część studentów posiada własny rower, jak widać na rysunku poniżej. Jest tak w przypadku wszystkich miast: Kraków, Lambeth w Londynie, Burgos i Padwa. W tych miejscach lokalny system rowerów publicznych może być dodatkiem do rowerów prywatnych. W londyńskim Southwark tylko 49% studentów posiada własny rower. W tych miejscach rower publiczny może być alternatywą dla roweru prywatnego.



Rysunek 2: Posiadanie rowerów

Jazda na rowerze wśród studentów

Mniej niż połowa ankietyowanych studentów regularnie jeździ na rowerze w Krakowie, dzielnicach Londynu i Burgos. Z kolei studenci w Padwie i Szeged jeżdżą na rowerach dość regularnie.



Rysunek 3: Tygodniowe wykorzystanie rowerów

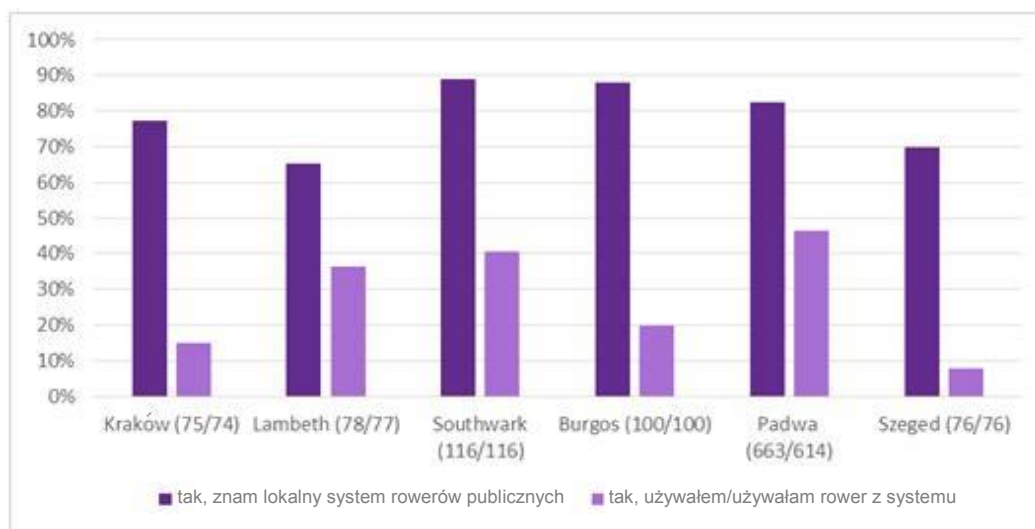
Znajomość lokalnego systemu



We wszystkich miastach większość odpowiadających studentów zna lokalny system rowerów publicznych. W Krakowie, Burgos i Szeged mniej niż 20% kiedykolwiek korzystało z systemu. Luka ta wymaga większej uwagi. Ewentualne pytania, na które należy odpowiedzieć są następujące:

- # Czy studenci czują, że system i związana z nim komunikacja/marketing są skierowane do nich?
- # Czy system obejmuje potrzeby studentów, np. stacje znajdują się w pobliżu ich miejsc zamieszkania, uczelni i centrów rekreacji?
- # Czy opłaty w systemie są atrakcyjne? Czy studenci mają dostęp do innych tanich środków transportu, np. obniżonych cen biletów transportu publicznego?

Z systemu korzystało 41% respondentów w Southwark i 36% w Lambeth w Londynie. Z jednej strony w Londynie obniżone ceny biletów transportu publicznego nie są dostępne dla studentów, a z drugiej strony posiadanie rowerów jest tam stosunkowo niskie. Dodatkowo sieć lokalnego systemu rowerów publicznych jest bardzo gęsta. Czynniki te mogą wyjaśnić, dlaczego rowery publiczne są tutaj bardziej popularne niż w wielu innych miejscach. W Padwie nawet 46% respondentów korzystało z roweru z lokalnego systemu.



Rysunek 4: Znajomość i wykorzystanie lokalnego systemu rowerów publicznych

Jak dotrzeć do studentów w miastach realizujących projekt VeloCittà

Operatorzy systemów rowerów publicznych, którzy chcą obrać studentów za cel, muszą wziąć pod uwagę fakt, że należy odnieść się do dwóch różnych grup: samych studentów jako użytkowników systemu oraz uczelni lub organizacji studenckich jako płatników.

- # Operatorzy powinni zdefiniować dokładne cele, które chcą osiągnąć poprzez zaangażowanie studentów (np. zwiększenie liczby rowerów i stacji, uzyskanie dodatkowych dochodów, zwiększenie widoczności, wzmocnienie lokalnej sieci) i monitorować wyniki.



- # Jeśli to możliwe, operatorzy powinni uwzględniać identyfikację wizualną danej instytucji, np. za pomocą kolorów i logo uniwersytetu dla stacji znajdujących się na jego terenie, specjalnej aplikacji lub środków dostępu.
- # Gdy za cel obiera się studentów, komunikacja powinna być prosta, podkreślać aspekty elastyczności, trwałości, zabawy, wygody, nowoczesności i identyfikacji z miastem i uczelnią.
- # Kiedy operatorzy zwracają się do uczelni i organizacji studenckich, powinni skupiać się na aspektach związanych ze zrównoważonym charakterem, korzyściami dla wizerunku, strategiami mobilności i lokalnymi sieciami interesariuszy.
- # Marketing i komunikacja prowadzone przez kilka grup interesariuszy są dobrze rozwinięte na uczelniach i w podobnych instytucjach. Operatorzy powinni wykorzystać istniejącą infrastrukturę komunikacyjną: czasopisma, informacje semestralne, aplikacje lub grupy dyskusyjne. Ponadto powinni oni być obecni na imprezach i wykorzystać szansę na wniesienie wkładu do pracy naukowej poprzez wykłady i seminaria.

Więcej na temat

Dodatkowa literatura	Link
Badanie: Nowy kurs: Jak innowacyjne programy uniwersyteckie redukują dojazdy na kampusy i tworzenie nowego modelu transportu	http://uspirg.org/sites/pirg/files/reports/US_A_New_Course_scrn_0.pdf
Projekt: Innowacyjne projektowanie systemów Bike-Sharing jako platformy Badawczo-Edukacyjnego dla promowania miejskiej przyjaznej „żywej” przyszłości	http://design-cu.jp/iasdr2013/papers/1312-1b.pdf
Projekt: Poprawa nowojorskiego Citi Bike poprzez Practical Design Fictions	http://svainteractiondesign.tumblr.com/post/80066571909/improving-nycs-citi-bike-through-practical-design
Projekt: Projektbericht TUM Bikesharing (niemiecki)	https://www.jungeakademie.tum.de/fileadmin/w00big/www/Projektabschlussberichte/2013_Projektbuch_TUMBikesharing.pdf
Produkt: Zagster - gotowe rowery publiczne	http://zagster.com/college-campus-bike-sharing/



Przykłady: Lista systemów przy uczelniach w USA http://www.pedbikeinfo.org/pdf/Programs_Promote_BikeSharePrograms_041213.pdf