



Transport sąsiedzki



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



INSTYTUT
NA RZECZ
EKOROZWOJU

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Transport sąsiedzki

Transport sąsiedzki

Według informacji podanych przez Najwyższą Izbę Kontroli na konferencji pt. „Aglomeracje miejskie – wpływ transportu drogowego na jakość powietrza”, zorganizowanej 30 stycznia 2019 r., samochody przyczyniają się do powstawania smogu w około 10% w skali całego kraju, natomiast w dużych miastach jest to czynnik dominujący.

Zanieczyszczenia komunikacyjne to spaliny emitowane przez samochody z rur wydechowych oraz drobinki ze ścieranych opon i klocków hamulcowych, a także emisja wtórna, czyli powodowanie ponownego wzbudzenia pyłów. Transport w miastach jest nie tylko źródłem smogu i emisji dwutlenku węgla do atmosfery, ale też hałas. Środki transportu zajmują w miastach wiele przestrzeni kosztem terenów zielonych, czyli biologicznie aktywnych. Spędzamy coraz więcej czasu, stojąc w korkach czy szukając miejsca do parkowania.

Ze względu na konieczność zmniejszenia emisji dwutlenku węgla do atmosfery, ograniczenia hałasu i ochronę jakości powietrza, w miastach powinno się preferować przede wszystkim ruch pieszy i rowerowy oraz transport publiczny, a dopiero w ostatniej kolejności indywidualny transport samochodowy. Należałoby tak planować zagospodarowanie miast, aby zmniejszać zapotrzebowanie na transport, zwłaszcza samochodowy.

W udostępnionej przez Ministerstwo Infrastruktury „Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku” (projekt z dnia 9 listopada 2018 r.)¹ możemy przeczytać:

Zrównoważenie opcji transportowych w mieście powinno odbywać się poprzez tworzenie nieprzerwanych możliwości przemieszczania się środkami transportu, o jak najmniejszej presji na środowisko. Łańcuchy ekomobilności w postaci ciągów pieszych i rowerowych powinny stworzyć spójną siatkę połączeń na terenach miejskich i podmiejskich, tworząc alternatywę dla transportu samochodowego i będącą uzupełnieniem oferty transportu publicznego.

Badania opinii społecznej przeprowadzone dla Renault Polska przez Kantar TNS wykazały, że 92% mieszkańców polskich miast uważa, iż konieczna jest zmiana nawyków transportowych ze względu na zanieczyszczenie powietrza i zmiany klimatu². Ponad połowa badanych wskazała, że spośród obecnie stosowanych rozwiązań na rzecz zrównoważonej mobilności najważniejsze są: rozbudowa ścieżek rowerowych, tworzenie centrów przesiadkowych (gdzie można zostawić samochód i przesiąść się na metro, rower, do autobusu czy pociągu) oraz rozbudowa transportu publicznego.

Te negatywne zjawiska, których obecnie doświadczamy, powodują, że rośnie zainteresowanie współkorzystaniem z samochodów, czyli tzw. car-poolingiem, oraz współużytkowaniem pojazdów, czyli tzw. car-sharingiem.

Idea car-poolingu została opisana i nazwana w Stanach Zjednoczonych podczas II wojny światowej. Ze względu na konieczność zmniejszania zużycia benzyny rząd zachęcał wtedy Amerykanów do wspólnego

¹ https://www.gov.pl/documents/905843/1047987/Strategia_Zr%C3%B3wnowa%C5%BConego_Rozwoju_Transportu_%28-Projekt_z_dnia_9_listopada_2018_r%29.pdf/b1e2b8cc-e0c8-1e7f-22b3-4d90aa6a1832 (dostęp 04.03.2019).

² Badanie opinii mieszkańców polskich miast w kwestii mobilności zrównoważonej w miastach, Kantar TNS dla Renault Polska w ramach projektu „Renault Easy City. Design the Future”, grudzień 2018, ogólnopolska reprezentatywna grupa mieszkańców miast powyżej 50 tys. mieszkańców w wieku 15+; N=1300.

podróżowania. Rozwiązanie było popularne również w czasach kryzysu naftowego w latach 70. Nazwa obcojęzyczna upowszechniła się szeroko, chociaż samo zjawisko jest nam znane i to już od kilku pokoleń. Kto z nas nie dojeżdżał z uprzejmym sąsiadem np. do szkoły lub na zakupy?

W praktyce car-pooling to udostępnianie wolnego miejsca w swoim samochodzie bądź korzystanie z wolnego miejsca u innego kierowcy, czyli wspólna podróż w sytuacji, kiedy obie osoby jadą w tym samym kierunku. Dzielimy w ten sposób koszty paliwa, opłaty za autostradę i parkingi. W ten sposób można dowozić dzieci do szkoły, dojeżdżać do pracy, węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej, na zakupy, na zajęcia na studiach, a nawet podróżować w czasie wakacji. Taki pomysł na przemieszczanie się to oszczędność w naszych codziennych wydatkach.

W spółdzielniach mieszkaniowych i wspólnotach mieszkańcy budynków mogą organizować wspólne dojazdy we własnym zakresie lub we współpracy z administracją osiedla, pomocne mogą być w tym media społecznościowe i inne narzędzia typu specjalne aplikacje. Administratorzy osiedli i wspólnot mieszkaniowych mogą zachęcać mieszkańców budynków wielorodzinnych do korzystania z rowerów w większym niż dotychczas stopniu.

Innym sposobem na dzielenie pojazdów jest wypożyczanie środków transportu na minuty. W wypożyczalniach są dostępne samochody, rowery, skutery i hulajnogi; wszystkie te pojazdy także w wersji elektrycznej. Więcej informacji na temat współdzielenia mobilności można znaleźć w poniższym wywiadzie.

Mieszkańcom osiedli potrzebna jest przestrzeń do wygodnego i bezpiecznego przechowywania rowerów, żeby nie musieli ich wnosić do swoich mieszkań, czy obawiać się kradzieży. Mogą to być np. wiaty ze stojakami rowerowymi, zamykane boksy na rowery przy budynkach, przechowalnie rowerów w częściach wspólnych budynków czy stojaki i wieszaki umożliwiające przypięcie rowerów na parkingach podziemnych. Przydatne będą także udogodnienia w rodzaju ogólnodostępnych punktów naprawczych czy stanowisk do mycia rowerów.

Takie zamykane i zadaszone wiaty rowerowe – każda na 10 miejsc parkingowych (5 stojaków rowerowych w kształcie odwróconego U) budowane są np. we Wrocławiu. Instaluje je na wniosek mieszkańców Urząd Miejski i wynajmuje zainteresowanym. Roczny abonament najmu jednego miejsca postojowego wynosi 70 zł.



Wiaty rowerowe. Fot. www.wroclaw.pl

Poniżej prezentujemy przykłady inicjatyw, które przyczyniają się do rozwoju transportu zrównoważonego.

Materiał przygotowała i wywiady przeprowadziła Katarzyna Wolańska, Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju, „Eko-lokator”.

DOBRE WZORY

1. Czym jest współdzielenie mobilności – Stowarzyszenie Mobilne Miasto

**Materiał opracowany na podstawie wywiadu z Adamem Jędrzejewskim ze
Stowarzyszenia Mobilne Miasto.**

Wywiad przeprowadzony 18.09.2018 r.

Wspierają Państwo branżę transportową, aby przygotowywać miasta na rozwiązania przyszłości: współdzielenie, multimodalność, elektryfikację i autonomiczność. Co to oznacza w praktyce?

Wychodzimy z dość oczywistego założenia, że miasta – jeśli mają zapewnić swoim mieszkańcom wysoką jakość życia – nie pomieszczą wszystkich naszych prywatnych samochodów. Będziemy więc poszukiwali odpowiedniego balansu pomiędzy transportem zbiorowym a prywatnym transportem samochodowym. I dajemy tu kilka sprawdzonych rozwiązań, między innymi współdzielenie mobilności, czyli systemy wspólnie użytkowanych rowerów, skuterów i samochodów, z których – zamiast swojego własnego środka transportu – mogą korzystać mieszkańcy.

Następnie – multimodalność, czyli podróżowanie po mieście w sposób *smart* i przy użyciu różnych środków transportu, np. poprzez łączenie podróży komunikacją miejską z wypożyczeniem miejskiego roweru, skutera czy auta. Będziemy do tego zachęcać mieszkańców.

Kolejnym trendem jest bezemisyjność transportu. Niezwykle istotna sprawa, bo wszyscy chcemy oddychać lepszym powietrzem, a zanieczyszczenia pochodzące z transportu odpowiadają na silnie zurbanizowanych terenach nawet za ponad 50% zanieczyszczeń powietrza. Dzisiaj bezemisyjność uzyskujemy lokalnie, głównie przez zastosowanie w pojazdach napędów na tzw. paliwa alternatywne, przede wszystkim prąd.

Wraz z rozwojem technologii mobilność miejska zacznie niebawem korzystać z pojazdów autonomicznych. Nie będzie nikomu potrzebny kierowca, nie będziemy też musieli kierować pojazdem sami. Istnieją już pierwsze miejsca na świecie, gdzie można zamówić autonomiczne taksówki (Singapur), czy korzystać z autonomicznych autobusów. Polskie przepisy prawa pozwalają już na testy pojazdów autonomicznych na drogach publicznych.

Dlaczego powinniśmy stosować tego typu rozwiązania? Jakie korzyści będą mieli z nich mieszkańcy miast i osiedli?

Współdzielenie mobilności to dużo efektywniejsze i bardziej ekologiczne korzystanie z zasobów miasta, przede wszystkim z jego przestrzeni. Dzięki dużej dostępności różnych form współdzielonego transportu – rowerów, hulajnóg, skuterów, samochodów – zmniejszamy liczbę prywatnych samochodów w mieście, a tym samym natężenie ruchu oraz presję parkingową. Poprawiamy jakość powietrza, bezpieczeństwo, odzyskujemy przestrzeń przeznaczoną dotychczas np. na parkingi zastawione samochodami pozostającymi w bezruchu aż przez 95% czasu użytkowania. Innymi słowy, nie potrzebujemy tylu samochodów, aby zaspokoić te same potrzeby mieszkańców w zakresie mobilności.

Proszę zwrócić uwagę na to, co dzieje się już w wielu miastach na świecie: gdy zamykają się one na samochody, oferują coś w zamian, a mianowicie łatwy dostęp do bogatej oferty w zakresie mobilności: transportu zbiorowego oraz systemów pojazdów współdzielonych, od urzędzeń transportu indywidualnego po samochody.

Nawiązując do Pani pytania, muszę sprzeciwić się rozdzielaniu terenów miast i terenów osiedli. Obecnie miasta to także osiedla. Nie ma dziś wyraźnych granic między tym, co publiczne (miejskie), a tym, co prywatne. Nowoczesne osiedla nie zamykają się już, wręcz przeciwnie – otwierają się na miasto, chcą być jego częścią – wraz ze swoimi mieszkańcami. A przede wszystkim chcą być z miastem dobrze skomunikowane.

Dlatego coraz częściej widzimy elementy „miastotwórcze” w ofercie mieszkaniowej deweloperów – przestrzenie wspólne, tereny zielone, miejsca rekreacji i dogodny dostęp do różnych form mobilności: zarówno tradycyjnej komunikacji miejskiej, jak i nowoczesnych form mobilności, np. usług typu bike-sharing, scooter-sharing czy car-sharing.

Czy dysponują Państwo danymi, które pokazywałyby, jak rozwija się w polskich miastach car-sharing i inne rodzaje współdzielonej mobilności? Kto i na jaką skalę z takich usług korzysta?

Systemy współdzielonych samochodów (car-sharing) istnieją w Polsce od jesieni 2016 roku. W największych polskich miastach mamy obecnie wiele takich usług, z łączną liczbą pojazdów wynoszącą ponad 4 tysiące aut, z których korzysta ponad 200 tys. osób.

To jednak dopiero początek rozwoju tego rynku. Potencjał jest wielokrotnie wyższy. Co ważne jednak, do przemieszczania się w obrębie miasta wcale nie trzeba używać samochodu, z którym dalej mamy te same problemy (zajmuje dużo miejsca, powoduje korki, trudno go zaparkować), lepiej skorzystać z nowych urzędzeń transportu indywidualnego. Dlatego też od około półtora roku bardzo dynamicznie rozwijają się w Polsce usługi scooter-sharing. Takich skuterów mamy już w Polsce grubo ponad tysiąc. Są tańsze od samochodów oraz – co ciekawe – częściej od nich wypożyczane.

Największą popularnością cieszą się systemy bike-sharing, które istnieją w Polsce już od wielu lat, a korzystają z nich nawet 2 miliony osób. Rowery są dostępne w ponad 50 ośrodkach miejskich w liczbie blisko 20 tysięcy. Systemy te – jako jedyne w obszarze współdzielenia mobilności – finansowane są przez samorządy, dzięki czemu ich użytkownicy mogą korzystać z określonej puli darmowego czasu przejazdu. Na rynku pojawiają się też inne formy współdzielonej mobilności – elektryczne hulajnogi.

Czym są rozwiązania z zakresu współdzielonej mobilności, takie jak bike-, scooter- i car-sharingi? W jaki sposób można integrować współdzieloną mobilność z transportem publicznym?



Logotyp Stowarzyszenia Mobilne Miasto. Fot. Mobilne Miasto.

Wymienione przez Panią systemy są samoobsługowe i napędzane technologią. Mieszkaniec miasta rejestruje się na portalu internetowym wybranej usługi i może – używając telefonu komórkowego i aplikacji mobilnej – korzystać z setek czy tysięcy rowerów, skuterów, samochodów, z czego tylko zapragnie. W wielu wypadkach użytkownik aplikacji dochodzi do wniosku, że nie potrzebuje już swojego samochodu. Korzystanie z różnych form mobilności jest tańsze niż posiadanie auta, oszczędza nam też wielu kłopotów, jak choćby konieczność parkowania. Oczywiście mobilność współdzielona nie stanowi rozwiązania, które sprawdzi się w każdym przypadku, ale w większości sytuacji życia codziennego jest zdecydowanie wygodniejsza niż tradycyjne rozwiązania. A to już zmienia warunki gry, na jakich możemy używać transportu w mieście.

Dodatkowo bardzo ważnym elementem nowych form mobilności w miastach i ułatwieniem dla szerokiej rzeszy użytkowników jest integracja różnych usług z zakresu mobilności na specjalnych platformach cyfrowych. To, co umożliwiała taka platforma, nazywa się usługami mobilności typu MaaS (Mobility-as-a-Service); ma stanowić alternatywę dla posiadania własnego samochodu, oferując wszystko, czego możemy potrzebować, aby wygodnie i efektywnie przemieścić się z punktu A do B. Na platformach MaaS znajdziemy i transport publiczny, i systemy bike-, scooter- i car-sharing, i taksówki, i tradycyjne wypożyczalnie samochodów, i kolej. Platformy MaaS stają się *de facto* osobistymi doradcami w zakresie mobilności, dając swoim użytkownikom realną alternatywę dla posiadania samochodu. Koncepty takie przechodzą już w pierwszych miastach na świecie (np. w Helsinkach) z etapu pilotażu do komercyjnego wdrożenia.

Jakie wyzwania i trudności napotyka w Polsce rozwój współdzielonej mobilności i jak można sprostać tym wyzwaniom?

Jak każda nowa i rewolucyjna usługa również współdzielona mobilność napotyka pewne bariery rozwojowe. Tym, co najtrudniej przezwyciężyć, jest przywiązanie do przemieszczania się samochodem – bardzo silne przyzwyczajenie. Przez lata tak projektowano miasta, aby przyjmowały coraz większą liczbę aut. Samochód stał się ponadto symbolem wolności, niezależności, statusu społecznego. Aż tu nagle dotarliśmy do miejsca, w którym aut jest już za dużo. Tracimy czas w korkach i na parkowaniu, płacimy za garaż i parking, pod domem zamiast drzew mamy też ... parkingi. Następuje jednak zmiana: zaczynamy cenić jakość powietrza, jakość przestrzeni miejskiej, pragniemy zieleni i miejsc do odpoczynku, do rekreacji. Oczywiście zmiana priorytetów nie wydarza się z dnia na dzień, z roku na rok, ba, nawet z pokolenia na pokolenie, niemniej proces ten – choć dla wielu bolesny – już się rozpoczął.

Współdzielona mobilność napotyka więc nie tyle na bariery faktyczne, co mentalne. Potrzebne jest pewne przewartościowanie. A to wymaga promocji współdzielonej mobilności, tak aby opisana zmiana dokonywała się szybko. Wiele miast na świecie dostrzega ten trend i tworzy przyjazne otoczenie dla funkcjonowania usług współdzielonej mobilności – np. ulgi parkingowe dla systemów car-sharing, przestrzenie przeznaczone dla rowerów miejskich, hulajnóg i skuterów, zachęty finansowe, wspólne taryfy biletowe i wiele więcej. Miasta stają się bardziej „ludzkie”, przyjazne, niepoddające się dominacji samochodów. Są już też w Polsce pierwsze przykłady takich działań, jesteśmy jednak dopiero na początku drogi. Jeden z celów Stowarzyszenia Mobilne Miasto stanowi właśnie udrażnianie tego rynku, z korzyścią dla administracji miast, mieszkańców oraz dostawców usług mobilności.

Co doradziliby Państwo osobom, które zarządzają spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi? W jaki sposób osoby te mogłyby się przyczynić do rozwoju mobilności i zrównoważonego transportu na terenie miast?

Spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe są szalenie ważnym elementem naszych miast i naszej rzeczywistości – tam przecież większość z nas mieszka! Rozmawialiśmy już z zarządcami wielu nieruchomości najróżniejszego przeznaczenia – od usługowo-handlowych poprzez biurowe i urzędowe aż po mieszkaniowe. Podejmujemy rozmowy z podmiotami różnej skali – i z największymi polskimi deweloperami, i z zarządcami pojedynczych obiektów – namawiając ich do tego samego, tj. do otworzenia się na współdzieloną mobilność. Chodzi nam o to, by zapraszali na swój teren operatorów bike-, scooter- i car-sharingu, dzięki czemu każda nieruchomość zyska dużą wartość dodaną: będzie lepiej skomunikowana z tkanką miejską, stworzy realną alternatywę dla posiadania samochodu i zrezygnuje z przeznaczania zbyt dużej przestrzeni pod parkingi. Ogólnie – podniesie się komfort obiektu.

Powstają w ten sposób strefy współdzielonej mobilności (*shared mobility hub*). Z radością przyznaję, że niejeden duży podmiot z branży nieruchomości już zainspirował się takim podejściem. Mamy nadzieję, że za kilka lat dostęp do współdzielonej mobilności będzie możliwy w praktyce dla większości nieruchomości w mieście, niezależnie od tego, czy należą one do wspólnot/spółdzielni mieszkaniowych, do gminy czy do prywatnych właścicieli nieruchomości komercyjnych.

2. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia przyjazna rowerom

Materiał opracowany na podstawie wywiadu z Marcinem Dworakiem, oficerem rowerowym Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Wywiad przeprowadzony 20.09.2018 r.

Jak będzie wyglądał docelowo system tras rowerowych łączących wszystkie gminy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM)?

Chcemy, żeby to był rowerowy „układ krwionośny” Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Zresztą mapa przedstawiająca proponowany przebieg tras rowerowych trochę go przypomina! Naszym celem jest

zunifikowanie już istniejących tras oraz wskazanie ich przedłużeń, tak aby stworzyć system rzeczywiście spajający całą Metropolię.



Marcin Dworak, metropolitalny oficer rowerowy.
Fot. z zasobów urzędu GZM.

Dlatego też naszym pierwszym działaniem było opracowanie „Studium tras rowerowych”. Wiedza, która została zawarta w tym dokumencie, pozwoli w przyszłości lepiej skoordynować inwestycje w infrastrukturę rowerową; kolejne odcinki trasy wpisywały się w system metropolitalny, tworząc w ten sposób spójną całość. Doświadczenie pokazuje, że czasem wystarczy niewielka zmiana: gdyby jeden odcinek rowerowy wybudować trochę dalej, można byłoby go swobodnie przedłużyć w sąsiedniej gminie. Metropolia daje nam możliwość myślenia o budowaniu zintegrowanej całości.

Jak duży obszar obejmie system tras rowerowych? Ilu mieszkańców będzie mogło korzystać z tego systemu?

Mówimy tutaj o całym obszarze Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, czyli o 41 miastach i gminach znajdujących się w centralnej części województwa śląskiego, zajmujących obszar około 2,5 tys. km². Mieszka tu około 2,3 mln osób. Chcemy, aby trasy były łatwo dostępne dla wszystkich potencjalnych użytkowników. Jeśli system będzie się wpisywał w projekty ponadregionalne, liczba osób jeszcze się zwiększy.

Na jakim etapie realizacji jest ten projekt?

Jesteśmy dopiero na początku drogi. Trzeba pamiętać, że mówimy tutaj o gigantycznym przedsięwzięciu – nie tylko ze względu na skalę inwestycji, obszar, który obejmą, i koszty związane z ich realizacją, ale również ze względu na konieczność współpracy z wieloma partnerami. Oznacza to, że chcąc stworzyć właśnie taki system rowerowy, musimy przejść od myślenia lokalnego do myślenia metropolitalnego.

Wstępny projekt tras rowerowych był konsultowany publicznie. W jaki sposób zorganizowali Państwo konsultacje?

Oczywiście wykorzystywaliśmy różne kanały komunikacyjne, aby dotrzeć do jak największej liczby osób zainteresowanych tym tematem. Zdawaliśmy sobie jednak sprawę, że nie każdy ma czas i możliwość osobistego uczestniczenia w tego typu spotkaniach, dlatego mieszkańcy mieli ponad miesiąc, aby w dowolny sposób zgłosić nam swoje uwagi i propozycję zmian do projektu „Studium tras rowerowych”. Co więcej, na stronie internetowej urzędu udostępniliśmy mieszkańcom edycję interaktywnej mapy, na której mogli bezpośrednio nanosić swoje sugestie. Łącznie otrzymaliśmy ponad 420 uwag.

Jakie były postulaty mieszkańców wyrażone w trakcie konsultacji?

Oczywiście w większości dotyczyły zmian zaproponowanych przebiegów tras. Muszę przyznać, że wiele z tych sugestii zostało uwzględnionych w ostatecznej wersji dokumentu. Natomiast te, które finalnie nie zostały włączone do proponowanego przebiegu, zachowaliśmy na mapie jako wariant alternatywny. Może się przydadzą, gdy będziemy na etapie realizowania konkretnych inwestycji.

Jakie wyzwania i trudności napotkali Państwo w trakcie realizacji tego projektu i jak udało się je pokonać?

Poważnym wyzwaniem było np. zinventaryzowanie tego, co już mamy. Należało wiedzieć, czym już dysponujemy, by nowo wyznaczone kierunki rozbudowy tras wpisywały się w istniejący kontekst. Podczas prac nad budową szkieletu metropolitalnych tras rowerowych braliśmy pod uwagę między innymi gęstość zaludnienia w poszczególnych miastach i gminach Metropolii, bliskość urzędów gmin czy centrów przesiadkowych, które już funkcjonują lub dopiero powstaną. Przyjrzelśmy się również korytarzom, gdzie znajdują się dzisiaj nieczynne linie kolejowe. Wszystko po to, aby znaleźć optymalne rozwiązania.

Z jakich środków są finansowane te działania?

Przygotowanie samego dokumentu „Studium tras rowerowych” było w całości finansowane z budżetu Metropolii. Natomiast jeśli chodzi o konkretną rozbudowę tras rowerowych, to nasze działania mają charakter dwutorowy. Mamy budżet na sfinansowanie części budowy dróg o charakterze metropolitalnym i pracujemy nad pozyskaniem zewnętrznego dofinansowania.

Jak widzą Państwo rolę komunikacji rowerowej w całym systemie transportowym obszaru GZM?

Chcemy, żeby rower był równorzędnym środkiem transportu w całym systemie metropolitalnej mobilności, żeby nie był traktowany jedynie jako doskonała forma rekreacji i wypoczynku. Jest to przecież kolejna z możliwości szybkiego przemieszczania się po naszym obszarze, zwłaszcza w kontekście tzw. pierwszej i ostatniej mili. Badania wskazują, że rower jest najszybszym środkiem transportu do pokonywania krótkich tras, liczących około 5 km, od drzwi do drzwi. Nawet producenci samochodów zwracają uwagę, że uruchamianie silnika do pokonania 5-kilometrowego dystansu jest dla auta po prostu niekorzystne.



Fot. GZM

Jakie jeszcze inne działania związane z mobilnością i zrównoważonym transportem są realizowane na terenie Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii?

Po pierwsze i najważniejsze, wszystkie podejmowane przez nas działania mają jeden cel – chcemy, żeby system transportu publicznego w Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) był nie tylko nowoczesny, ale również ekologiczny. Naszym celem jest to, aby „kręgosłupem” tego systemu była kolej. Gotowa jest już koncepcja Kolei Metropolitalnej, według której transport szynowy będzie mógł się stać realną konkurencją dla samochodów. Ale i w tym przypadku musimy pamiętać, że nie jest to zadanie, które zrealizujemy w ciągu roku czy kilku najbliższych lat. Zbudowanie sprawnie działającego systemu Kolei Metropolitalnej to zadanie na co najmniej dekadę. Poza odbudowaniem znaczenia transportu szynowego działamy również na rzecz unowocześnienia floty autobusowej. Spore nadzieje w tym zakresie wiążemy z porozumieniem z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju (NCBiR), dzięki któremu do Metropolii może trafić nawet 300 bezemisyjnych autobusów.

Co doradziliby Państwo osobom, które zarządzają spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi? W jaki sposób te osoby mogłyby przyczynić się do rozwoju mobilności i zrównoważonego transportu na terenie Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii?

Naszym celem, podobnie jak osób zarządzających spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi, jest podnoszenie jakości i komfortu życia mieszkańców. Stosowanie wspólnych standardów i wytycznych dotyczących rozwoju między innymi infrastruktury rowerowej może się właśnie do tego przyczyniać. Ujednolicone zasady kształtowania tej infrastruktury określają zarówno współczynnik liczby miejsc parkingowych dla rowerów, jak i wymagania techniczne dla takich elementów, jak np. stojaki, pochylnie czy windy. Określają też formy integracji transportu zbiorowego z rowerowym (bike&ride).

3. Bezpłatna komunikacja miejska i promowanie car-poolingu – jak miasto Żory rozwija zrównoważoną mobilność

**Materiał opracowany na podstawie wywiadu z Anną Ujmą, Pełnomocniczką
Prezydenta ds. Promocji, Kultury i Sportu z Urzędu Miasta w Żorach.**

Wywiad przeprowadzony 14.12.2018 r.

Miasto Żory zostało wyróżnione w konkursie ECO-MIASTO 2017 w kategorii „mobilność zrównoważona” za bezpłatną komunikację miejską oraz promowanie car-poolingu. Pozytywnie oceniono również bardzo wysoki udział ruchu pieszego w ruchu miejskim oraz przygotowanie i realizację Planu zrównoważonej mobilności miejskiej. Na czym polegają te działania?

Żory jako jedno z pierwszych miast w Polsce i Europie zdecydowały się na wprowadzenie Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej (BKM). Funkcjonuje ona od 1 maja 2014 roku. Innowacyjność naszego rozwiązania

polega przede wszystkim na tym, że z autobusów na wszystkich liniach wewnątrz miasta może bez opłat skorzystać **każdy** – nie ma w tym zakresie żadnych ograniczeń, spotykanych często w innych miejscowościach. Obecnie działa 7 linii BKM. Kursy wychodzące poza miasto są obsługiwane przez linie płatne.



Anna Ujma, Pełnomocniczka Prezydenta ds. Promocji, Kultury i Sportu z Urzędu Miasta w Żorach. Fot. UM Żory.

W Żorach stworzono system, który przy niewielkim wzroście kosztów sprawił, że komunikacja stała się prawdziwie publiczna, czyli dostępna dla każdego i nikogo niewykluczająca. Opracowując projekt systemu, korzystano z doskonałego układu komunikacyjnego oraz specyficznego układu urbanistycznego miasta. Projekt wciąż jest rozwijany. Obecnie planowane jest wprowadzenie ósmej linii, by zaspokoić potrzeby związane z dojazdem pracowników do powstających zakładów. Rozkłady jazdy autobusów są aktualizowane z uwzględnieniem oczekiwań pasażerów. W tym celu przeprowadzane są konsultacje społeczne.



Oznakowanie autobusu Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej. Fot. UM Żory.

Wraz z Bezpłatną Komunikacją Miejską wdrożono „Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla miasta Żory”, który zawiera koncepcję polegającą między innymi na budowie węzłów przesiadkowych w rejonie dworca autobusowego oraz w pobliżu autostrady A1 na terenie miasta, połączonych z dojazdowymi trasami rowerowymi. Realizacja tych planów pozwoli w niedalekiej przyszłości nie tylko na zwiększenie udziału przejazdów komunikacją zbiorową i rowerem, ale też da podstawy do szerszej promocji w naszym mieście idei car-poolingu, zwłaszcza w kontekście wyjazdów poza granice miasta do pracy czy szkoły. Będzie to miało pozytywny wpływ na środowisko.

Miasto otrzymało dofinansowanie w wysokości 5 615 139,10 zł ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020 na projekt pn. „Mobilni Żorzanie – systemowe rozwiązania w zakresie mobilności miejskiej”. W ramach realizacji tego projektu powstaje właśnie nowe centrum przesiadkowe przy ul. Męczenników Oświęcimskich, które będzie integrowało transport publiczny, rowerowy, samochodowy oraz ruch pieszy. Pozwoli ono mieszkańcom i przyjezdnym na korzystanie w coraz większym stopniu z nowych, zróżnicowanych form transportu.

Jakie korzyści przyniosą te rozwiązania mieszkańcom?

Bezpłatną Komunikację Miejską wprowadzono, biorąc pod uwagę względy społeczne, ekonomiczne oraz ekologiczne. Główną przyczyną był wzrost kosztów utrzymania komunikacji publicznej pomimo podwyżek cen biletów. Drogie bilety powodowały z kolei spadek liczby pasażerów. Wprowadzając Bezpłatną Komunikację Miejską, chcieliśmy zmienić te tendencje oraz wyrównywać szanse dostępu mieszkańców wszystkich dzielnic do edukacji, kultury, sportu i rekreacji, poprawić możliwości i warunki dojazdu do miejsc pracy i równocześnie zachęcić do zamieszkania w naszym mieście. To się udało!



Jeden z autobusów Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej. Fot. UM Żory.

Dzięki dostępności Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej wielu mieszkańców, z różnych grup społecznych, zdecydowało się na proekologiczne rozwiązanie, jakim jest zamiana samochodu na komunikację miejską w codziennych dojazdach do pracy lub szkoły. Liczba osób korzystających z komunikacji publicznej wzrosła w Żorach kilkakrotnie; równocześnie zmalała liczba samochodów poruszających się po ulicach.

Kto był inicjatorem wprowadzenia Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej? Z jakich środków zrealizowano ten projekt?

Pomysłodawcą był Waldemar Socha – Prezydent Miasta Żory. Przedsięwzięcie jest realizowane ze środków budżetu miasta. Warto podkreślić, że wprowadzenie Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej nie spowodowało znaczącego zwiększenia kosztów ponoszonych przez miasto na komunikację miejską.

Jakie wyzwania i trudności napotkali Państwo, wprowadzając BKM, i jak udało się je pokonać?

Pewną trudnością okazał się ogromny wzrost zainteresowania mieszkańców korzystaniem z komunikacji autobusowej. Obecnie w dni robocze z Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej korzysta 3-4 razy więcej osób niż przed jej wprowadzeniem, a w weekendy ta różnica jest jeszcze większa. Taki efekt bardzo nas cieszy, chociaż spowodował konieczność wprowadzenia większych autobusów niż pierwotnie zakładano na części linii. Po siedmiu darmowych liniach jeździ jedenaście specjalnie oznakowanych, klimatyzowanych

autobusów (pięć pojazdów mieszczących 38 osób, trzy – 61 osób i trzy – 96 osób). Te większe autobusy okazały się potrzebne, gdy pasażerowie zaczęli się skarżyć na tłok podczas jazdy; zostały skierowane na linię nr 5 w dzielnicy Rój oraz na linię nr 6 w dzielnicy Baranowice.

Wraz ze wzrostem zainteresowania użytkowaniem komunikacji miejskiej ujawniły się także nowe potrzeby komunikacyjne mieszkańców Żor. Z tego względu przez trzy miesiące (począwszy od wdrożenia projektu) zbieraliśmy od mieszkańców uwagi dotyczące funkcjonowania Bezpłatnej Komunikacji Miejskiej. Przesyłano do nas maile, listy, a także przychodzono osobiście i wyrażano opinie na temat projektu.; sugerowano zmiany w przebiegu poszczególnych linii, zmiany lokalizacji przystanków, informowano o przepełnieniu autobusów. Dokonałiśmy analizy tych uwag i wiele z nich wprowadziliśmy w życie, dostosowując rozkłady jazdy.

Co doradziliby Państwo osobom, które zarządzają spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi? W jaki sposób te osoby mogłyby przyczynić się do rozwoju mobilności i zrównoważonego transportu na terenie miast?

Spółdzielnie mieszkaniowe mogłyby wspierać mobilność przede wszystkim przez promocję korzystania z rowerów do przejazdów po mieście. Budowa wiat czy stojaków rowerowych, a także monitoring tych miejsc, by zapobiegać kradzieżom czy dewastacjom, z pewnością byłyby dobrymi inwestycjami i procentowałyby w przyszłości.

4. Zrównoważona mobilność miejska w Poznaniu

Materiał opracowany na podstawie wywiadu z Mariuszem Wiśniewskim, zastępcą Prezydenta Miasta Poznania.

Wywiad przeprowadzony 19.12.2018 r.

Poznań został wyróżniony w konkursie ECO-MIASTO 2017 w kategorii „mobilność zrównoważona” za bardzo duży udział transportu zbiorowego w przewozie osób na terenie miasta, za systematyczne rozwijanie infrastruktury dla transportu rowerowego oraz wprowadzenie i promowanie car-sharingu. Na czym polegają te działania?



Zastępca Prezydenta Miasta Poznania Mariusz Wiśniewski. Fot. UM Poznania

Miasto Poznań od wielu lat prowadzi politykę nastawioną na rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej poprzez inwestowanie w proekologiczne środki transportu oraz nowoczesną infrastrukturę. Celem tych działań jest podniesienie jakości życia wszystkich mieszkańców oraz promocja Poznania na arenie międzynarodowej poprzez uczynienie go „zielonym”, ekomobilnym miastem.

Nakłady ponoszone na nowoczesny transport publiczny znajdują swoje odzwierciedlenie w rosnącej liczbie przewożonych pasażerów. W zeszłym roku (2017) podpisano umowę na zakup 37 niskopodłogowych proekologicznych autobusów oraz 50 niskopodłogowych tramwajów. Trwają remonty torowisk oraz przystanków, sukcesywnie rozbudowywana jest sieć tramwajowa (powstała np. nowa trasa tramwajowa na Naramowice w północnej części Poznania), rozpoczęła się przebudowa torowisk w ramach Górnego Tarasu Rataj wraz z budową nowego odcinka trasy tramwajowej do pętli „Falista”.

Warto też zwrócić uwagę na największą obecnie inwestycję rewitalizacyjną w Poznaniu, jaką jest Projekt Centrum. Zakłada przebudowę ulic i chodników w dużej części śródmieścia, a także zmianę infrastruktury podziemnej. Przewiduje modernizację torowisk tramwajowych i budowę nowej trasy tramwajowej w ul. Ratajczaka. W wyniku tej inwestycji śródmieście Poznania zyska nową, lepszą jakość. Przestrzeń zostanie uporządkowana, a ruch samochodowy uspokojony. Pojawi się nowa trasa tramwajowa, powstaną nowe drogi rowerowe i enklawy zieleni, a równe i szerokie chodniki będą zachęcać do spacerowania ulicami miasta i spędzania czasu w centrum.

Jesteśmy przekonani, że w odnowionych przestrzeniach miejskich pojawią się nowe usługi, a śródmieście znów tętnić będzie życiem. Ponadto Poznań realizuje zapisy swojego Programu Rowerowego na lata 2017-2022, który – jako dokument strategiczny dla tego systemu transportowego – wskazuje, jakie inwestycje są niezbędne do stworzenia nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury rowerowej.

Warto tu wspomnieć również o rozwoju systemu Poznańskiego Roweru Miejskiego. W 2018 roku poznaniacy wypożyczyli rowery ponad 1,65 mln razy – to średnio 4 wypożyczenia na minutę przez cały czas trwania sezonu. W systemie zarejestrowało się w tym roku niemal 50 tysięcy nowych użytkowników, a całkowita liczba zarejestrowanych w PRM osób zbliżyła się do 150 tysięcy.

Inną formą poruszania się po mieście wypożyczonym pojazdem jest system samochodów współdzielonych (tzw. car-sharing). Takie uzupełnienie oferty transportu publicznego stanowi alternatywę dla wykorzystywania samochodów prywatnych w trakcie codziennych podróży. Obecnie w Poznaniu działają 4 firmy car-sharingowe, przy czym dwie z nich posiadają w swojej flocie wyłącznie pojazdy ekologiczne (hybrydowe). Dla współdzielonych aut ekologicznych zostały wyznaczone specjalne miejsca na obszarze Poznania; obecnie jest ich 108. Planowane są kolejne miejsca, z których część będzie wyposażona w infrastrukturę niezbędną dla pojazdów korzystających z alternatywnych źródeł napędu. System ciągle się rozwija, a Poznań jest gotowy do współpracy z kolejnymi operatorami prywatnymi.

Warto dodać, że od 2018 roku po mieście można się poruszać na elektrycznych hulajnogach, a także skuterach. Systemy współdzielenia tych pojazdów funkcjonują dzięki inicjatywie i kapitałowi prywatnych firm, wspieranych medialnie przez Miasto Poznań.

W jaki sposób Poznań wspiera i promuje car-sharing?

Jak już mówiłem, Poznań jest zainteresowany nowymi rozwiązaniami ułatwiającymi ekologiczne poruszanie się po mieście. Stwarzając udogodnienia, o których mowa dalej, miasto zachęca prywatne podmioty do uruchomienia w Poznaniu ekologicznej usługi car-sharingu.

W lipcu 2017 roku weszła w życie uchwała Rady Miasta wprowadzająca udogodnienia dla firm oferujących usługę współdzielenia pojazdów ekologicznych (elektrycznych lub hybrydowych); na jej podstawie wyznaczono dla tych pojazdów tzw. koperty oraz ustanowiono preferencyjne ceny abonamentów w Strefie Płatnego Parkowania. Warto także zauważyć, że w świetle ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. 2018, poz. 317) pojazdy elektryczne mogą bezpłatnie parkować w Strefie Płatnego Parkowania i dopuszcza się możliwość korzystania przez nie z wyznaczonych przez zarządcę drogi pasów ruchu dla autobusów.

Miasto promuje usługi car-sharing, publikując na miejskiej stronie internetowej informacje o pojawieniu się nowych podmiotów w tej dziedzinie lub nawet wyrażając zgodę na udział swoich przedstawicieli w wydarzeniach towarzyszących rozpoczęciu działalności przez firmę świadczącą takie usługi mieszkańcom.

Dlaczego Miasto wprowadza tego typu rozwiązania w transporcie miejskim? Czy mieszkańcy odniosą z tego jakieś korzyści?

Zwiększanie pasażerom komfortu podróży stanowi dla nich zachętę do korzystania ze środków transportu publicznego; rezygnują oni przy tym z poruszania się samochodami osobowymi. Rezultatem jest uspokojenie ruchu samochodowego w obszarach mieszkaniowych, które stają się bardziej przyjazne mieszkańcom. Te przestrzenie publiczne można wtedy rewitalizować, wzbogacając ich funkcje i estetykę. Zmniejsza się przy tym negatywne oddziaływanie samochodów na środowisko.

Warto również podkreślić, że współdzielenie pojazdów wpływa na zmniejszenie się ogólnej liczby pojazdów w mieście i pozwala efektywnie wykorzystywać wszystkie środki transportu. W ten sposób kształtują się nowe zachowania transportowe.

Kto był inicjatorem nowej polityki transportowej? Skąd Miasto czerpie środki na realizowanie nowych rozwiązań?

Działania dotyczące nowocześniejszego systemu transportowego są zapisane w dokumentach strategicznych Miasta Poznania. Rozwój komunikacji miejskiej jest też efektem partycypacji społecznej. Głosy mieszkańców aktywnie udzielających się w konsultacjach społecznych są dla nas bardzo istotne. Jeśli chodzi o finansowanie projektów, to Miasto Poznań stara się realizować inwestycje przy maksymalnym udziale środków zewnętrznych. W miarę możliwości pozyskiwane są środki unijne. W latach 2014-2018 dotacje na inwestycje miejskie z zakresu transportu i zieleni wyniosły około 630 mln zł, co stanowi około 46% wartości tych inwestycji.

Jakie wyzwania i trudności napotkali Państwo, wprowadzając te zasady i rozwiązania, i jak udało się je pokonać?

Wdrażanie wszelkich nowych rozwiązań w Poznaniu poprzedzone jest długimi, czasami nawet kilkuletnimi okresami przygotowawczymi. To właśnie na tych etapach rozważane są podstawowe założenia, ewentualne trudności funkcjonalne i prawne. Niejednokrotnie powoływane są specjalne interdyscyplinarne zespoły, w skład których wchodzi przedstawiciele różnych środowisk, ponieważ uważamy, że każdy, nawet pozornie mało istotny problem warto omówić z osobami, mającymi odmienne zdanie na dany temat.

Co doradziliby Państwo osobom, które zarządzają spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi? W jaki sposób te osoby mogłyby przyczynić się do rozwoju mobilności i zrównoważonego transportu w Poznaniu?

Uważam, że współpraca ukierunkowana na dobro mieszkańców jest najlepszym rozwiązaniem. Powinna opierać się na doświadczeniu i zrozumieniu wszystkich aspektów życia. Wysłuchanie lokatorów i przekazanie ich potrzeb odpowiednim służbom miejskim może przyczynić się do polepszenia funkcjonowania transportu w naszym mieście.

5. Projekt „Elektromobilność”. Poczta Polska testuje elektryczne samochody, skutery i rowery

Materiał opracowany na podstawie wywiadu z Arkadiuszem Filipiukiem, menedżerem ds. rozwoju Pionu Usług Logistycznych Poczty Polskiej. Wywiad przeprowadzony 21.12.2018 r.

W myśl ustawy z 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych Polska stawia na zwiększenie roli pojazdów z napędem elektrycznym i stosowanie paliw innych niż konwencjonalne. Przyjęte w ustawie rozwiązania, takie jak np. strefy czystego transportu, powodują konieczność stopniowej wymiany floty samochodowej zasilanej paliwami tradycyjnymi na flotę zasilaną alternatywnie. W jaki sposób Poczta Polska przygotowuje się do spełnienia wymogów tej ustawy?



**Arkadiusz Filipiuk, menedżer ds. rozwoju Pionu Usług Logistycznych Poczty Polskiej.
Fot. z zasobów Poczty Polskiej S.A.**

Poczta Polska, z racji prowadzonej działalności transportowej i doręczania przesyłek pocztowych, z uwagą obserwuje postępujący rozwój motoryzacji opartej na paliwach alternatywnych w rozumieniu przywołanej ustawy. Przedsięwzięcie jest znaczące, bo Poczta Polska dysponuje flotą 5 tys. pojazdów.

Największe testy elektrycznych pojazdów ciężarowych o ładowności do 800 kg dostępnych na polskim rynku przeprowadziliśmy na przełomie II i III kwartału 2018 roku. Aut było łącznie 15 i przejechały ponad 20 tys. kilometrów. Równoległe, obok pojazdów, testom zostały poddane ładowarki używane przez producentów. Tymczasem rozpoczęła się kolejna tura testów. Elektryczne pojazdy ciężarowe będą poddane próbom użytkowym w realnym otoczeniu drogowym.

W działaniach na rzecz elektromobilności kierujemy się także naszą polityką społecznej odpowiedzialności biznesu, która zakłada minimalizację negatywnych skutków funkcjonowania Poczty dla środowiska. Jesteśmy gotowi na pozyskanie pierwszych pojazdów elektrycznych już w 2019 roku.

Na czym polega program „Elektromobilność”, realizowany przez Poczta Polska?

Poczta Polska S.A. współprowadzi z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju projekt nowego pojazdu elektrycznego i czynnie uczestniczy w pracach międzyresortowego Komitetu Sterującego Programu Elektromobilność.

W naszej spółce w roku 2018 została powołana specjalna komórka organizacyjna, która ma rozwiązywać problemy związane z elektromobilnością. Jej głównym zadaniem jest implementacja pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, a także określenie zasad rozwoju infrastruktury służącej do tankowania i ładowania tych pojazdów.

Co więcej, z uwagi na rozbudowaną paletę świadczonych usług (zarówno powszechnych – wynikających ze statusu Narodowego Operatora Poczтового, jak również komercyjnych), Poczta Polska S.A. interesuje się nie tylko czterokołowymi pojazdami samochodowymi, ale i jednośladowymi pojazdami dla listonoszy. Na przełomie III i IV kwartału przeprowadziliśmy „poligonowe” testy elektrycznych rowerów i skuterów.

Jakie miasta obejmuje program?

Działania, które można przypisać tematowi elektromobilności, obejmą przede wszystkim duże aglomeracje. Priorytetowo będziemy się starali reagować na zmiany otoczenia prawnego, polegające np. na wprowadzaniu Stref Czystego Transportu w poszczególnych silnie zurbanizowanych ośrodkach miejskich.

Jakie korzyści przyniosą te rozwiązania środowisku naturalnemu i mieszkańcom polskich miast?

Wprowadzanie pojazdów o napędach alternatywnych przyczyni się do zmniejszenia emisji CO₂ w ścisłych centrach miast, czyli tam, gdzie samochody tego typu eksploatuje się najczęściej. Pojazdy określane jako zeroemisyjne nie wydzielają rakotwórczych związków chemicznych opartych na azocie i siarce (SO_x i NO_x), przy czym mamy świadomość, iż w przypadku dwutlenku węgla mówimy o relokacji emisji.

Jakie wyzwania i trudności napotkali Państwo w działaniach na rzecz elektromobilności i jak udało się je pokonać?

Inicjatywa ustawodawcza organów Unii Europejskiej³ liczy zaledwie 4 lata; jej implementacja do polskiego porządku prawnego zachodzi dynamicznie. Czy możemy mówić o trudnościach? Należałoby raczej

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych. Dyrektywa ta miała zostać implementowana przez państwa Unii Europejskiej do krajowych porządków prawnych do 18 listopada 2016 roku.

powiedzieć o potrzebie zrozumienia motywów ustawodawcy. Możliwość i skuteczność działań wynikają z aktów prawnych, jak np. prawo energetyczne czy budowlane. Oczywiście na bieżąco staramy się przewidywać trudności i budować propozycje ich rozwiązań.

6. „Rowerem do pracy” – miasto Tczew promuje rower jako codzienny środek transportu

Materiał opracowany na podstawie wywiadu z Grzegorzem Pawlikowskim, inspektorem ds. polityki rowerowej i mobilności z Wydziału Rozwoju Miasta w Urzędzie Miejskim w Tczewie.

Wywiad przeprowadzony 8.02.2019 r.

Na czym polega akcja „Rowerem do pracy” organizowana w Tczewie? Do kogo jest adresowana?

Ogłosiliśmy konkurs, który ma na celu promocję roweru jako codziennego środka transportu. Pracownicy zatrudnieni w firmach z siedzibą i/lub oddziałami na terenie Tczewa walczą o pakiety śniadaniowe, gadzety, lepszą kondycję, poprawę jakości powietrza i miasto bez korków. Akcja polega na rejestrowaniu przejazdów w aplikacji STRAVA.

Od III edycji będziemy przeliczać przejechane kilometry na punkty, a uczestnicy będą mogli zdobyte punkty zamienić na nagrody, np. bilety do kina, zniżki do restauracji, karnet do siłowni itp. Ponadto motywujemy uczestniczki i uczestników konkursu mininagrodami w postaci pakietów śniadaniowych za przynajmniej 3 przejazdy do pracy i z pracy w danym tygodniu. Akcja ma zachęcić pracowników lokalnych firm do zmiany przyzwyczajeń transportowych. Wszelkie statystyki i informacje o konkursie udostępniamy na stronie www.roweremdo pracy.tczew.pl



ROWEREM do pracy
KONKURS 2018

09.04 - rejestracja uczestników i firm
07.05 - start konkursu
02.09 - koniec konkursu

ZAPISZ SIĘ NA
www.rower.tczew.pl

POBIERZ APLIKACJE **STRAVA**



DOJEŻDZAJ Z UŚMIECHEM, RYWALIZUJ Z INNYMI, WYGRYWAJ NAGRODY!





Plakat konkursu „Rowerem do pracy”, edycja 2018. Fot. Wydział Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Tczewie.

Jakie były początki? Kto był pomysłodawcą i inicjatorem tej akcji?

Pierwszą edycję konkursu zorganizowaliśmy w roku 2017, a teraz, czyli w roku 2019, odbędzie się już jego trzecia edycja. Tworząc założenia konkursu, wzorowaliśmy się na gdyńskim konkursie „Do pracy jadę rowerem”, który funkcjonuje już 8 lat. Dziś nasze konkursy nie są jednakowe, a to za sprawą zmian, jakie na prośbę uczestników i firm wprowadzamy przy każdej edycji. Tegoroczny konkurs będzie również zawierał wiele nowości.

Pomysłodawcą ogłoszenia takiego konkursu w Tczewie był Zespół ds. Polityki Rowerowej, działający przy Prezydencie Miasta Tczewa.

W jaki sposób akcja jest finansowana i kto jest zaangażowany w jej organizację?

Pierwsza edycja była finansowana ze środków własnych, a od drugiej koszty pokrywamy w większości ze środków zewnętrznych. Konkurs jest realizowany w ramach projektu pt. „Budowa węzła integracyjnego Tczew wraz z trasami dojazdowymi”, współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.

Jakie były wyniki akcji przeprowadzonej w 2018 roku?

Konkurs trwał 4 miesiące, przejechano 107 954 kilometrów, zaliczono 21 674 przejazdów! Uczestnicy konkursu „Rowerem do pracy” w sumie prawie trzykrotnie okrążyli kulę ziemską i ponad 20 tys. razy wybrali siodełko zamiast fotela samochodowego czy autobusu. Do edycji 2018 zgłosiły się 43 firmy, a 384 pracowników założyło profil konkursowy.

W poprzednim konkursie, w 2017 roku, uczestniczyło 190 osób z 21 tczewskich firm. Przejechali na rowerze 32 350 kilometrów. Zarejestrowano wówczas 8 218 przejazdów. Jak widać, druga edycja podwoiła, a nawet w przypadku kilometrów potroiła poprzednie wyniki. Liczymy, że w edycji 2019 będzie podobnie.



**W 2018 roku uczestnicy konkursu przejechali rowerami do pracy łącznie 107 954 km.
Fot. Wydział Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Tczewie.**

Czy trudno było zorganizować taką akcję? Co stanowiło największe wyzwanie? Jakie trudności napotkali organizatorzy i jak udało się je pokonać?

Największą naszą obawą była niewiadoma, czy konkurs przyjmie się wśród firm i pracowników, czy ktoś w ogóle będzie chciał wziąć w nim udział. Jak się później okazało, niepotrzebnie się tym martwiliśmy, ponieważ zapisało się więcej firm i uczestników niż zakładaliśmy. Dużym ułatwieniem dla organizatorów było skopiowanie zasad konkursu przeprowadzanego od kilku lat w Gdyni. Dzięki temu mogliśmy spokojnie przetestować konkurs na własnym gruncie, wiedząc, że opiera się na sprawdzonych w innym mieście rozwiązaniach.

Dużą zmianą i związaną z tym obawą było odejście w II edycji od ręcznego wpisywania przejazdów na stronie www na rzecz aplikacji mobilnej. Obawialiśmy się, czy nie zrazimy uczestników, czy aby na pewno wszyscy poradzą sobie z aplikacją mobilną, w dodatku po angielsku. Starannie się przygotowaliśmy do tej zmiany. Napisaliśmy specjalne instrukcje, pokazujące krok po kroku, jakie ruchy należy wykonać w aplikacji. Stworzyliśmy bardzo dużą bazę pytań i odpowiedzi, uprzedzając różne problemy użytkowników aplikacji. Dzięki temu większych problemów nie było.

Jedną z trudności, którą napotkaliśmy w edycji 2018, było wyczerpanie już w lipcu ustalonych limitów pakietów śniadaniowych. Do końca konkursu były jeszcze 2 miesiące! Dokupiliśmy dodatkowe kanapki, bo wiemy, jak to motywuje uczestników do częstej jazdy rowerem.

Gdzie konkurs jest ogłaszany? Jak docierają Państwo do potencjalnych uczestników?

Od początku postawiliśmy na komunikację z firmami i uczestnikami konkursu za pomocą wielu narzędzi. Oprócz mailingu do firm stworzyliśmy specjalną grupę konkursową w aplikacji STRAVA, a także na portalu społecznościowym Facebook, który był naszym podstawowym narzędziem komunikacji z uczestnikami i firmami. Oprócz grupy na Facebooku prowadzimy osobną stronę o nazwie „Tczew – Miasto dla Rowerów” (o przedsięwzięciach rowerowych miasta) i tam umieszczaliśmy co najmniej raz w tygodniu jakies informacje o konkursie. Nie ukrywam, że spamowaliśmy informacjami o konkursie różne grupy rowerowe na Facebooku, Oczywiście start konkursu był mocno nagłośniony w lokalnych mediach, zarówno papierowych, jak i elektronicznych, ale też w radiu i telewizji.

W jaki sposób organizatorzy motywują uczestników?

Motywowacją do udziału w konkursie są oczywiście nagrody, ale niemałe znaczenie ma sama rywalizacja między uczestnikami i między poszczególnymi firmami. Jeżeli chodzi o nagrody, to na pierwszym miejscu są niezmiennie pakiety śniadaniowe, jakie uczestnicy otrzymują w każdym tygodniu za przejechanie minimum 3 razy do pracy i z pracy na rowerze (w pierwszej edycji były to minimum 2 przejazdy). W trakcie konkursu organizujemy również dodatkowe miniakcje, różne gry mające zachęcić do częstszej jazdy na rowerze. Na zakończenie nagradzamy zwycięskie firmy oraz ich pracowników.



Nagrody i gadzety dla uczestników konkursu. Fot. Wydział Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Tczewie.

Co mógłby Pan doradzić innym miastom, gminom, osiedlom na podstawie własnych doświadczeń związanych ze wspieraniem zrównoważonego transportu i mobilności?

Nie wynajdować koła na nowo, tylko szukać sprawdzonych rozwiązań i przenosić je na lokalny grunt. Różnych akcji, konkursów czy kampanii odbywa się w kraju i za granicą mnóstwo, jest naprawdę z czego wybierać. Jeżeli coś działa gdzie indziej, to z dużym prawdopodobieństwem zadziała i u nas. Konkurs „Rowerem do Pracy” jest tego przykładem. Obecnie nasz konkurs jest już sprawdzonym produktem, wpływającym na wzrost ruchu rowerowego w mieście.



Konkurs „Rowerem do pracy” ma od roku 2019 nowy logotyp.
Fot. Wydział Rozwoju Miasta Urzędu Miejskiego w Tczewie.

Czy Urząd Miejski w Tczewie podejmuje jeszcze jakieś inne działania związane ze zrównoważonym transportem?

Tak, prowadzimy kampanię „Rowerowy Maj” (akcja wymyślona przez miasto Gdańsk), skierowaną do uczennic i uczniów szkół podstawowych. W 2019 roku będziemy realizowali już 4. edycję tej kampanii. Oprócz tego od 13 lat koncentrujemy się na organizacji Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, jaki odbywa się co roku w dniach 16-22 września. W Tczewie akcję tę od 3 lat realizujemy we współpracy ze stowarzyszeniem Tczewska Inicjatywa Rowerowa pod hasłem „MIŁO – Tydzień z Mobilnością Aktywną”. Jej celem jest pokazanie, że używanie zbiorowych form transportu, takich jak komunikacja publiczna, oraz form alternatywnych, jak ruch piesz czy komunikacja rowerowa, może być czymś atrakcyjnym, czymś, o czym warto pomyśleć, gdy codziennie zastanawiamy się, jak dotrzeć do pracy, szkoły, na pociąg czy po zakupy. W ramach „europejskiego tygodnia” są organizowane przejazdy rowerowe, poczęstunki kawą, kanapkami oraz gry uliczne.

Ponadto od 2018 roku prowadzimy edukację rowerową dla uczniów szkół podstawowych. Program ma na celu utrwalenie przez dzieci wiedzy zdobywanej w trakcie przygotowań do egzaminu na kartę rowerową, ale przede wszystkim nabycie praktycznych umiejętności. Pokazujemy, jak pewnie i bezpiecznie poruszać się w ruchu drogowym. Zajęcia mają również za zadanie przybliżyć uczniom podstawowe zasady przygotowania roweru do jazdy oraz uświadomić im, że korzystanie z roweru zamiast samochodu ma znaczenie dla środowiska.



EKO LOKATOR



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



INSTYTUT
NA RZECZ
EKOROZWOJU

Unia Europejska
Fundusz Spójności

