



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



01

POLICY ADVICE NOTES

Osiągnięcie wydajniejszego wykorzystania pojazdów



CIVITAS Initiative to europejska akcja wspierająca miasta w zakresie wdrożenia zintegrowanej polityki zrównoważonego, ekologicznego i wydajnego transportu. Wnioski wyciągnięte podczas faz planowania, wdrożenia i realizacji działań podsumowano w dwunastu dokumentach pt. „Policy Advice Notes”. Przedstawiają one sposób radzenia sobie z problemami transportu miejskiego, przed którymi staną w przyszłości miasta Unii Europejskiej.



Osiągnięcie wydajniejszego wykorzystania pojazdów

Nowe formy użytkowania i własności pojazdów

W wielu miastach europejskich w godzinach szczytu tylko co piąty samochód zajęty jest przez więcej niż jedną osobę. Wiele pustych miejsc w pojazdach prywatnych pozostaje obecnie nieużywanych, co przyczynia się do powstawania korków ulicznych. Ponadto przez większość czasu eksploatacji samochody są zaparkowane, często na terenach prywatnych, w przypadku których dostępność przestrzeni jest ograniczona.

W ramach inicjatywy CIVITAS II (2005–2009), współfinansowanej przez Komisję Europejską, wprowadzono wiele działań ukierunkowanych na wydajniejsze wykorzystanie samochodów w celu zmniejszenia liczby pojazdów na drogach. Najważniejsze informacje na temat wdrożenia tych działań oraz doświadczeń miast objętych inicjatywą podsumowano w niniejszym dokumencie pt. „Policy Advice Note”. Ma on stanowić pomoc i materiał informacyjny dla lokalnych polityków i innych decydentów zainteresowanych tymi działaniami.

Informacje ogólne

OPIS DZIAŁAŃ

W celu wsparcia wydajniejszego wykorzystania samochodów przez mieszkańców regionów miejskich miasta mogą zainicjować i wspierać działania związane z wzajemnym podwożeniem się lub wspólnym użytkowaniem samochodów.

Wzajemne podwożenie się

Co najmniej dwie osoby wyruszające z tego samego lub podobnego miejsca i udające się w tę samą stronę o tej samej porze uzgadniają, że będą jeździć razem, używając tylko jednego samochodu, i współdzielić koszty dojazdu i parkowania. Każde z miast może zachęcać do tego typu zachowań poprzez kampanie informacyjne podkreślające korzyści wynikające ze wspólnej jazdy. Może też wspierać osoby podwożące się, oferując za pośrednictwem Internetu lub centrów telefonicznych usługi zapewniające informacje o użytkownikach potencjalnie zainteresowanych taką formą współpracy. Takie usługi oferować można szerszemu gronu odbiorców lub mniejszym, specyficznym grupom (firmom, szkołom).





Wspólne użytkowanie samochodów

Grupa osób współużytkuje flotę pojazdów, płacąc pewną kwotę w skali rocznej oraz opłatę za każdy przejechany kilometr. Podstawowa idea wspólnego użytkowania samochodu bazuje na płatności za faktycznie przejechane kilometry, co prowadzi do wydajniejszego wykorzystania samochodów i zmniejszenia przebiegu poszczególnych pojazdów. Floty współużytkowanych samochodów są zwykle organizowane przez prywatne firmy lub stowarzyszenia i dotowane przez władze miasta, regionu lub komunikacji publicznej. Można je oferować osobom indywidualnym, ale także klientom biznesowym. Usługi związane ze wspólnym użytkowaniem samochodów odniosły duży sukces w różnych miastach w całej Europie i mają duży potencjał, jeżeli chodzi o wspieranie zrównoważonego transportu w obszarach miejskich w przyszłości.

GRUPY DOCELOWE

Wzajemne podwożenie się

Główną grupą docelową inicjatyw związanych z wzajemnym podwożeniem się są osoby zamieszkałe w danym obszarze, regularnie jeżdżące do pracy w mieście. Bazę danych zainteresowanych użytkowników transportu można ograniczyć do grupy osób zarejestrowanych, ale także powiększyć, obejmując całą firmę lub cały obszar przemysłowy, albo nawet wszystkich mieszkańców danego miasta czy regionu. Firmy zachęca się do wspierania wzajemnego podwożenia się wśród pracowników, co pozwoli na oszczędność miejsc parkingowych na ich prywatnych terenach.

Wspólne użytkowanie samochodów

Usługi związane ze wspólnym użytkowaniem samochodów są skierowane do osób, które potrzebują samochodu okazjonalnie, np. do wyjazdów na zakupy lub weekendy (mniej niż 10 000 km rocznie). Są także przeznaczone dla tych, którzy nie chcą być właścicielami samochodów ze względu na roczne koszty ich posiadania lub z powodu mieszkania w ciasnych, zabytkowych centrach miast lub innych obszarach, gdzie trudno o miejsce do parkowania. Firmy mogą korzystać z tej usługi, by zapewnić swoim pracownikom samochód wykorzystywany do podróży służbowych. Co więcej, oso-

by, które przyjeżdżają do miasta bez własnego samochodu — na zakupy, w celach rozrywkowych, turystycznych lub z chęcią uczestniczenia w dużych wydarzeniach — mogą korzystać z usług współużytkowania samochodu. Usługi te są zwykle dostępne w dowolnej porze, w centrach miast i na przedmieściach, oferując możliwość korzystania z nich krótkoterminowo.

ODDZIAŁYWANIE I KORZYŚCI

Dla ogółu mieszkańców

Wzajemne podwożenie się i wspólne użytkowanie samochodów zmniejszają liczbę podróży samochodowych, a więc także emisję spalin i zużycie energii. Na przykład w obszarze przemysłowym w Burgos w Hiszpanii 450 pracownikom zaoferowano platformę ułatwiającą organizację wzajemnego podwożenia się. Obecnie korzysta z niej około 325 z nich a średni wskaźnik zajętości samochodów firmowych wzrósł w ciągu trzech lat z 1,15 do 1,53 osoby na samochód. Mniejsza liczba aut na drodze i mniejsza liczba zaparkowanych pojazdów pozwala zmniejszyć korki i skrócić czas szukania miejsca parkingowego. W obrębie tego obszaru łatwiej dotrzeć do wybranego miejsca, a więcej przestrzeni miejskiej jest dostępne do użytku publicznego.

Wzajemne podwożenie się

Choć porównania z komunikacją publiczną wypadają względnie słabo, szacunki prowadzone w ramach inicjatywy CIVITAS II dowodzą, że programy wzajemnego podwożenia się obejmujące około 2200 uczestników pozwalają w ciągu 33 miesięcy zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych (CO₂) o nawet 300 ton i zmniejszyć ruch w godzinach szczytu o około 1600 samochodów zajętych przez jedną osobę.

Wspólne użytkowanie samochodów

Osoby wspólnie użytkujące samochody są bardziej racjonalne w zakresie zachowań związanych z mobilnością i korzystają z aut mniej niż ci, którzy mają samochód stale do dyspozycji. Okazuje się, że po dołączeniu do programu wspólnego użytkowania samochodów większość osób jeździ autem mniej niż wcześniej. Każdy samochód należący do systemu współużytkowania może zastąpić od 4 do 8 samochodów należących do indywidualnych



właścicieli. Z oceny wykonanej przez Bremen Mobilpunkt wynika, że 30% osób fizycznych i 21% klientów biznesowych pozbyło się swoich samochodów po dołączeniu do systemu wspólnego użytkowania pojazdów.¹ Doświadczenia Szwajcarii dowodzą, że każdy aktywny użytkownik takiego systemu oszczędza rocznie nawet 290 kg emisji CO₂².

Dla osób fizycznych

Wzajemne podwożenie się

Każda osoba korzystająca ze wspólnej jazdy samochodem oszczędza pieniądze, ponieważ koszty podróży i parkingu dzielą się między liczbę osób używających samochodu. Dzięki zmniejszeniu korków ulicznych i samemu faktowi wspólnej podróży jazda staje się mniej stresująca i ułatwia kontakty społeczne.

Wspólne użytkowanie samochodów

Uczestnicy programów wspólnego użytkowania samochodów unikają kosztów nabycia i kosztów eksploatacji związanych z posiadaniem samochodu. Na przykład w Norwicz w Wielkiej Brytanii 26% członków klubu współużytkowania pojazdów zrezygnowało z jednego auta, zaś 48% nie dokonało zakupu samochodu wskutek dołączenia do klubu. Osobom, których nie stać na posiadanie samochodu, daje to szansę korzystania z niego (włącznie społeczne). Wspólne użytkowanie samochodów pozwala mieszkańcom na dostęp do nich w razie potrzeby, ale także skłania do chodzenia na piechotę, jeżdżenia rowerem i korzystania z transportu publicznego. Na przykład wśród członków klubu współużytkowania samochodów, wprowadzonego dla trasy kampusu uniwersyteckiego i centrum miasta w Norwicz w Wielkiej Brytanii, liczba podróży odbywanych pieszo wzrosła o 9%, a liczba tras pokonywanych rowerem – o ok. 12%.

¹ Loose, W.: Car Sharing in Germany [Wspólne użytkowanie samochodów w Niemczech]. BUSTRIP Workshop "Sustainable Urban Transport Planning – from Theory to Practice" [Warsztat BUSTRIP „Planowanie zrównoważonego transportu miejskiego – od teorii do praktyki”], Brema, maj 2007 r.

² Wyniki ankiety INTERFACE/INFRAS przeprowadzonej w Szwajcarii wśród 520 gospodarstw domowych, dotyczącej użytkowania samochodu przez jeden rok kalendarzowy. Źródło: Evaluation Car-Sharing [Ocena wspólnego użytkowania samochodów]. Bundesamt für Energie BFE, Berno (Szwajcaria), 2006.

Dla podmiotów gospodarczych

Ponieważ firmy prywatne często oferują swoim pracownikom parkingi na terenach prywatnych, mogą zmniejszyć liczbę niezbędnych miejsc parkingowych, zachęcając pracowników do wspólnego jeżdżenia samochodem i używania mniejszej liczby pojazdów. Stanowi to także korzyści dla pracowników, pomaga więc w zatrudnianiu i utrzymywaniu personelu. W przypadku wspólnego użytkowania samochodów korzystanie ze współdzielonych pojazdów pozwala uniknąć kosztownych umów leasingowych lub posiadania floty pojazdów. Firmy korzystające z programów wspólnego użytkowania samochodów mogą zmniejszyć poziom kosztów floty, zastępując część kosztów stałych związanych z posiadaniem samochodów przez koszty zmienne wiążące się z ich użytkowaniem.

PODSTAWOWE WARUNKI POWODZENIA

Programy wzajemnego podwożenia się i/lub wspólnego użytkowania samochodów udaje się z większym powodzeniem wdrażać w dzielnicach przedmiejskich, wzdłuż tras o dużym natężeniu ruchu, w centrach miast, obszarach handlowych i centrach dzielnic. Wymagają one bowiem dużego zagęszczenia potencjalnych użytkowników. Poważne problemy komunikacyjne, takie jak korki uliczne, niedobór miejsc parkingowych lub brak możliwości parkowania przy siedzibach firm, zwiększają świadomość i akceptację takich działań.

Inicjowanie działań związanych z wzajemnym podwożeniem się zaleca się szczególnie w firmach zatrudniających znaczną liczbę osób. Jeżdżenie ze współpracownikami pozwala bowiem przewyżyć społeczny opór związany z podwożeniem osób nieznanymi i stworzyć „masę krytyczną” potencjalnych użytkowników podwożenia. Co więcej, dobranie grupy osób podróżujących wspólnie jest łatwiejsze w przypadku tego samego miejsca docelowego, zwłaszcza gdy baza potencjalnych osób podwożonych nie osiągnęła jeszcze „masy krytycznej”. Później bazę użytkowników można rozszerzyć i otworzyć dla innych, znajdujących się w pobliżu firm, lub dla ogółu mieszkańców. Korzystne jest, jeśli władze publiczne oficjalnie



popierają inicjatywy związane z wzajemnym podwożeniem się lub wspólnym użytkowaniem samochodów (np. przez promowanie ich w witrynie internetowej miasta lub urzędu komunikacji).

Operatorzy komunikacji publicznej powinni być zainteresowani wspieraniem działań zachęcających do wzajemnego podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodów, ponieważ wzmocni to ich ofertę transportu publicznego. Mogą wprowadzić specjalne taryfy lub bilety, aby umożliwić bezproblemową zmianę zrównoważonych środków transportu (np. osobom jeżdżącym komunikacją publiczną z domu do pracy można zaproponować specjalną cenę za współużytkowanie pojazdów w celu powrotu z pracy do domu).

Etapy i harmonogram wdrożenia

Podczas wdrażania omawianych działań, takich jak stworzenie usługi wzajemnego podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodów, należy wziąć pod uwagę poniżej wymienione kwestie, a także działania pomocnicze i odpowiedni harmonogram wdrożenia.

ETAPY PRAC

1. Wymagania dotyczące danych

- Gromadzenie informacji o istniejących usługach wzajemnego podwożenia się i wspólnego używania samochodów oraz odpowiedniego wyposażenia technicznego (oprogramowanie, pojazdy, komputery pokładowe itp.).
- Przeprowadzenie badania rynkowego potencjalnych użytkowników i ich chęci korzystania z programów wzajemnego podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodów.
- Analiza bieżącej sytuacji związanej z ruchem drogowym i parkowaniem.
- Wskazanie odpowiednich placówek lub firm odpowiedzialnych za wdrożenie omawianych działań.

2. Wymagania dotyczące decyzji

- Decyzja dotycząca wykorzystywanego systemu technicznego (np. jednostek pokładowych dla współużytkowanych pojazdów lub oprogramowania ułatwiającego dobieranie się w grupy osób korzystających z wzajemnego podwożenia się).
- Decyzje o dodatkowych środkach zachęty oferowanych użytkownikom (np. specjalne lub bezpłatne miejsca parkingowe, karty rabatowe na komunikację publiczną dla użytkowników obu typów systemów).
- Zdefiniowanie struktury organizacyjnej i instytucjonalnej oferowanych usług (zarówno w przypadku wzajemnego podwożenia się, jak i wspólnego użytkowania samochodów).
- Zapewnienie, że system wzajemnego podwożenia się jest zgodny z przepisami o ochronie danych osobowych.

3. Opracowanie koncepcji

- Wyszukanie przykładów dobrej praktyki z innych miast, wymiana doświadczeń.
- Współpraca między organizacjami lokalnymi stosującymi system wspólnego użytkowania samochodów lub promującymi wzajemne podwożenie się.
- W przypadku usług wspólnego użytkowania samochodów niezbędne są decyzje dotyczące wykorzystywanego oprogramowania, lokalizacji centrów obsługi i stacji współużytkowania samochodów oraz systemu opłat.
- W przypadku usług podwożenia należy stworzyć bazę danych, która będzie zawierać informacje o potencjalnych użytkownikach usługi.
- Należy skoncentrować się na uniknięciu zmiany struktury wykorzystywanych środków transportu (tzw. modal shift) polegających na rezygnacji z komunikacji publicznej, chodzenia pieszo lub jazdy rowerem na rzecz podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodów, zwłaszcza w obszarach, w których komunikacja publiczna funkcjonuje sprawnie.

4. Faza początkowa

- Testowanie systemów na małą skalę.



5. Zwiększenie skali usługi

- Wskazanie dodatkowych firm, miejsc lub obszarów, w których można zaoferować usługi podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodów (np. w miejscach typu „park and ride” (czyli obszarach do których można dojechać samochodem, wygodnie zaparkować i przesiąść się w komunikację publiczną), w celu wsparcia różnych form transportu publicznego w obrębie miasta).
- Usługi wspólnego użytkowania samochodów mogą objąć większą liczbę pojazdów i parkingów.
- Usługi wzajemnego podwożenia się można udostępnić większej liczbie potencjalnych użytkowników.
- Promowanie pozytywnych skutków i łatwości użytkowania w celu zwiększenia liczby uczestników i osiągnięcia „masy krytycznej” gwarantującej pomyślnie długoterminowe kontynuowanie danego działania.
- Dalsze działania szkoleniowe dla zainteresowanych instytucji, jeśli nowe udogodnienia okażą się użyteczne.

6. Promowanie inicjatywy

- Inicjatywa wzajemnego podwożenia się wymaga szczególnie intensywnej promocji, aby uzyskać i utrzymać jej widoczne rezultaty.

7. Evaluation

- Ocena (np. wyniki uczestnictwa, statystyki dotyczące liczby podwożonych, badanie zadowolenia klientów) i stałe ulepszanie usługi.

DZIAŁANIA TOWARZYSZĄCE, WZMACNIAJĄCE POZYTYWNE EFEKTY

Intensywne kampanie promocyjne są niezbędne do zwiększenia świadomości wśród mieszkańców (a więc i potencjalnych użytkowników). Szczególnie pomocne we wspieraniu powodzenia omawianych działań są: zapewnienie specjalnych miejsc parkingowych lub pasów ruchu, stworzenie gwarancji mobilności dla korzystających z wzajemnego podwożenia się (np. zapewnienie powrotu do domu taksówką w razie załamania się ustaleń dotyczących podwożenia, niespodziewanych nadgodzin lub choroby) i programów nagradzania (np. punkty bonusowe za zrównoważone działania

komunikacyjne w firmach). Użytkownikom systemów wspólnego użytkowania samochodów lub wzajemnego podwożenia się można także oferować bezpłatne kursy ekologicznej jazdy. W celu wspierania usług wzajemnego podwożenia się plany opłat drogowych można zaprojektować tak, aby samochody zajęte przez większą liczbę osób były faworyzowane (np. przez obniżenie opłat lub zwolnienie z nich).

HARMONOGRAM

Czas trwania zależy głównie od organizacji i wdrożenia procesu oraz poziomu zaangażowania zainteresowanych stron we współpracę. Stworzenie programu wzajemnego podwożenia się na małą skalę jest działaniem krótkoterminowym, ale należy pamiętać o tym, że do pełnej oceny efektywności tego rozwiązania potrzebny jest okres około 1–2 lat. Dzieje się tak dlatego, że rozpropagowanie systemu w społeczności na szerszą skalę, umożliwienie mieszkańcom przetestowania go, zaufania mu i włączenia go w normalne działania związane z mobilnością to długotrwały proces.

Utworzenie programu wspólnego użytkowania samochodów także trwa około dwóch lat. Pozytywne skutki są jednak widoczne już w pierwszym roku, ale powinny zauważalnie wzrosnąć po upływie od dwóch do pięciu lat (np. modal shift, sprzedawanie przez mieszkańców drugich samochodów, efekt synergii w połączeniu z komunikacją rowerową i publiczną).

Pendelnetz Stuttgart





Jakie inwestycje wiążą się z omawianymi działaniami?

Wzajemne podwożenie się

W przypadku wzajemnego podwożenia się koszty uruchomienia i funkcjonowania usługi są względnie niskie. Zwykle usługa ta jest bezpłatna dla użytkowników. Wydajność wzrasta, gdy liczba uczestników przekracza pewien próg krytyczny, ponieważ dopasowywanie tras staje się łatwiejsze. Należy tu wziąć pod uwagę następujące czynniki związane z kosztami:

- Opłata licencyjna za oprogramowanie do dopasowywania tras.
- Dostawca usług i prowadzenie witryny internetowej.
- Koszty marketingu.
- Koszty specjalnych parkingów i zachęt.
- Personel centrum obsługi.

Koszty operacyjne systemu podwożenia dla przykładowego systemu obejmującego 180 uczestników zaczynają się od 570 EUR miesięcznie. W przypadku około 1000 klientów kwota ta wynosi od 2000 do 4000 EUR rocznie. W Preston w Wielkiej Brytanii wydano około 4500 EUR na kampanię informacyjną i promocję usługi wzajemnego podwożenia się.

Wspólne użytkowanie samochodów

Utworzenie usługi wspólnego użytkowania samochodu jest droższe niż organizacja podwożenia. Należy wziąć tu pod uwagę następujące czynniki związane z kosztami:

- Inwestycja i konserwacja oferowanych samochodów oraz jednostek pokładowych do naliczania opłat. Na około 50 członków klubu współużytkowania samochodów dostępny powinien być przeciętnie jeden samochód.
- Wymagane miejsca parkingowe dla samochodów na terenach prywatnych lub w garażach.
- Koszty osobowe (organizacja, obsługa i utrzymanie systemu).
- Opłata licencyjna za oprogramowanie do rezerwacji.
- Dostawca usług i koszt obsługi witryny internetowej.

Operator usługi może pobierać od każdego użytkownika opłatę miesięczną lub roczną (od około 30 do 110 EUR rocznie) a także stawkę za kilometr i za godzinę. Zwykle koszty operacyjne pokrywane są przez przychody z działalności.

Główne czynniki decydujące o sukcesie

Czynniki wymienione poniżej to główne siły napędowe decydujące o rozpoczęciu, a także o wydajnym i pomyślnym wdrożeniu wyżej opisanych działań:

- Silne wsparcie idei wzajemnego podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodów przez kierownictwo jednostki, która powinna wdrażać dane działanie (politycy, firma, uczelnia itp.).
- Działania i strategie promocyjne w mediach lokalnych.
- Istnienie krajowych polityk umożliwiających preferencyjne korzyści dla osób współużytkujących samochody (np. prawo do jazdy po obszarach objętych ograniczeniami) lub inicjatywy zachęcające nowych użytkowników.
- Gwarantowane zasoby finansowe, zwłaszcza w fazie wstępnej.
- Włączenie omawianych działań do generalnego planu transportu lokalnego.
- Włączenie omawianych działań w plany rozwoju miasta (np. tworzenie miejsc umożliwiających współużytkowanie samochodów zamiast konwencjonalnych miejsc parkingowych w nowych obszarach mieszkalnych).
- Integracja z ofertami intermodalnymi (np. oferowanie specjalnej stawki za współużytkowanie samochodów dla posiadaczy okresowych biletów komunikacji publicznej).
- Wdrożenie jednocześnie z planami podróży służbowych.



Strategie pomyślnego wdrożenia

Wszystkim etapom prac towarzyszyć muszą dyskusje i zebrania grup roboczych, służące identyfikowaniu przeszkód z wyprzedzeniem i niezwłocznemu reagowaniu na potencjalne problemy.

Wsparcie polityczne

Generalnie ryzyko braku zgody organów politycznych na wprowadzenie omawianych działań jest minimalne. Warto jednak powołać osobę będącą rzecznikiem i prowodyrem danego działania, która będzie przedstawiać wszystkie płynące z niego korzyści w dyskusjach publicznych i przekonywać mieszkańców lub pracowników o użyteczności danego rozwiązania.

Acceptance

Mieszkańcy mogą mieć opory związane z podwożeniem innych swoim samochodem lub korzystaniem z dostępnych miejsc w innych pojazdach. Do przyczyn podawanych przez potencjalnych użytkowników należą zwykle obawy wiążące się z bezpieczeństwem lub niechęć do zmiany sposobu zachowania. Aby przeciwdziałać temu problemowi, należy podjąć działania zwiększające świadomość, takie jak demonstracja korzyści i rozpowszechnianie studiów przypadku. Warto także zakładać grupy użytkowników prywatnych (np. przeznaczone tylko dla kobiet, aby zwiększyć ich poczucie bezpieczeństwa). Ważne jest wybieranie bardzo prostych narzędzi oraz opracowanie atrakcyjnej i przyjaznej witryny internetowej. Różne godziny pracy potencjalnych użytkowników także utrudniają stworzenie usług wzajemnego podwożenia się. Można to rozwiązać, zwiększając liczbę użytkowników w bazie danych, podnosząc w ten sposób szansę dopasowania.

Przeszkodą dla rozwoju omawianych działań jest też niechęć podmiotów gospodarczych do wprowadzania systemów wzajemnego podwożenia się czy wspólnego użytkowania samochodów. Ponieważ bariera ta jest powiązana z presją społeczną, strategią rozwiązania problemu może być bezpośrednie zaangażowanie kierownictwa najwyższego szczebla firm

uczestniczących w projekcie (np. przez utworzenie komórki ds. mobilności). Operatorzy komunikacji publicznej również mogą hamować wprowadzanie inicjatyw związanych z wzajemnym podwożeniem się, jeśli postrzegają tę usługę jako konkurencyjną. Dla przezwyciężenia tej przeszkody ważne jest komunikowanie się z udziałowcami na wczesnym etapie procesu planowania, aby udowodnić, że usługa ta stanowi uzupełnienie komunikacji publicznej. Osoby, które nie posiadają samochodu i korzystają z usług wzajemnego podwożenia się, będą w wielu przypadkach korzystać także z komunikacji publicznej.

Zarządzanie finansami

Problemem może być brak zasobów finansowych, np. na zgromadzenie wymaganych danych, przydział miejsc parkingowych z pierwszeństwem dla samochodów współużytkowanych czy na działania promocyjne. Zaleca się więc uwzględnienie planowanych działań w polityce transportu miejskiego oraz ochrony klimatu, by zapewnić finansowanie podejmowanych przedsięwzięć. Należy opracować długoterminowy plan finansowy i biznesowy w celu zagwarantowania, że początkowa faza usług zostanie zaoferowana użytkownikom. Warto zwracać się o finansowanie do funduszy prywatnych, lokalnych lub krajowych. Dostępne są także fundusze europejskie wspierające omawiane działania, na przykład:

- 7. Program Ramowy Badań, Rozwoju Technologicznego i Wdrożeń (7PR) (2007–2013, finansowanie od 50 do 100%, adres internetowy: <http://cordis.europa.eu/>)
- Program ramowy na rzecz konkurencyjności i innowacji (2007–2013); jednym z programów operacyjnych jest program Intelligent Energy for Europe II (finansowanie do 75%, adres internetowy: <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>)
- Program LIFE+ (2007–2013, finansowanie do 50%, adres internetowy: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- Program URBACT (<http://urbact.eu>)
- Fundusze strukturalne i fundusze spójności ogółem
- Programy europejskiej współpracy terytorialnej (wcześniej INTERREG, wspierające współpracę transgraniczną (A), transnarodową (B) i międzyregionalną (C))



Instytucjonalizacja i organizacja

Opóźnienia we wdrożeniu można przewyżyć poprzez negocjowanie z potencjalnymi operatorami umów, które obejmą gwarancje jakości i ścisłe harmonogramy lub wskażą godną zaufania jednostkę odpowiedzialną za zakup oprogramowania, pojazdów itp.

Ramowe uwarunkowania prawne

W przepisach krajowych różnych krajów europejskich nie wyklarowały się jeszcze ramowe uwarunkowania prawne dotyczące wprowadzenia omawianych usług. Dlatego też konieczne warunki prawne (związane z rejestracją, obchodzeniem się z danymi, zakresem obowiązków, ubezpieczeniem pasażerów itp.) muszą być analizowane z wyprzedzeniem. Jest to szczególnie ważne w przypadku usług oferowanych w szkołach, gdy rodzice podwożą inne dzieci do szkoły wraz z własnymi. Od samego początku wdrażania danego działania należy jasno określić odpowiedzialne za nie władze; inaczej mówiąc, organy odpowiedzialne za organizowanie, monitorowanie i/lub finansowanie usług wzajemnego podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodów.

KLUCZOWE ELEMENTY DO UWZGLĘDNIENIA

- Oferowanie usług w gęsto zaludnionych przedmieściach, wzdłuż tras o dużym natężeniu ruchu, w centrach miast lub obszarach handlowych.
- Zapewnienie zgodności z przepisami o ochronie danych osobowych i ubezpieczeniu pasażerów.
- Oferowanie dodatkowych zachęt, takich jak specjalne lub bezpłatne parkingi dla użytkowników usług wzajemnego podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodów.
- Opracowanie dobrej strategii marketingowej i zwiększającej świadomość.

Kim są najważniejsze zaangażowane osoby?

W realizację omawianych działań muszą być zaangażowane różne osoby i instytucje. Ważna jest świadomość, kto powinien być bezpośrednim partnerem w projekcie, w który należy zaangażować udziałowców jako nieformalnych doradców i wspierających.

UDZIAŁOWCY

Potencjalni użytkownicy

Jako najważniejsza grupa docelowa odbiorców usług, potencjalni użytkownicy obu rozwiązań powinni zostać uwzględnieni w ich planowaniu. Można to zrealizować poprzez badania i wywiady, a także przez działania promocyjne, kampanie zwiększające świadomość i prezentacje systemu wzajemnego podwożenia się lub wspólnego użytkowania samochodu.

Potencjalnych użytkowników można podzielić bardziej szczegółowe kategorie, takie jak:³

- Użytkownicy komunikacji publicznej i osoby ukierunkowane na korzystanie z niej.
- Osoby o wyższych kwalifikacjach (wykształceniu formalnym).
- Osoby znajdujące się na etapie życia, w którym zachodzą poważne zmiany (np. po przeprowadzce do nowego miejsca zamieszkania).

³ Loose, W.: Car Sharing in Germany [Wspólne użytkowanie samochodów w Niemczech]. BUSTRIP Workshop "Sustainable Urban Transport Planning – from Theory to Practice" [Warsztat BUSTRIP „Planowanie zrównoważonego transportu miejskiego – od teorii do praktyki”], Brema, maj 2007 r.



Podmioty gospodarcze

Wspólne użytkowanie samochodów

Kluczowe jest zaangażowanie podmiotów gospodarczych, będących użytkownikami pojazdów w dni robocze (osoby fizyczne zwykle korzystają z samochodów głównie wieczorami i w weekendy).

Wzajemne podwożenie się

Podmioty fizyczne (zwłaszcza zatrudniające wielu pracowników) są kluczowym udziałowcem w budowaniu bazy danych osób korzystających z wzajemnego podwożenia się.

Media

W promowaniu usług istotną rolę odgrywają media, zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę dość nowy i nowatorski charakter omawianych działań.

Inne podmioty

O wsparcie dla omawianych działań można zwrócić się do różnych lokalnych grup interesów, takich jak organizacje działające na rzecz równości płci. Zaangażować można także różnych udziałowców okazjonalnych, np. władze lokalne i regionalne, firmy prywatne, organizatorów imprez czy kluby sportowe. Silnego wsparcia dla proponowanych działań udzielić mogą władze lokalne i regionalne (np. urząd zajmujący się autostradami), przy szybkim wprowadzeniu wymaganych uwarunkowań prawnych pomocni mogą być politycy. W proces należy zaangażować także pracowników i stowarzyszenia biznesowe zainteresowane użytkowaniem samochodów.

GŁÓWNI PARTNERZY PROJEKTU

Decydenci

Wzajemne podwożenie się

Wiodącą rolę we wdrożeniu omawianych działań bierze na siebie zwykle administracja lokalna lub regionalna, spółka lub organizacja, która chce w ramach programu zarządzania mobilnością świadczyć nową usługę komunikacyjną mieszkańcom lub pracownikom. Kierownictwo organizacji wdrażającej rozwiązanie odpowiada za jego projekt, koordynację i ocenę.

Wspólne użytkowanie samochodów

Usługi wspólnego użytkowania samochodów są zwykle tworzone przez przedsiębiorstwa prywatne (np. firmy transportowe) lub specjalne stowarzyszenia, we współpracy z władzami lokalnymi. Zaangażować można także firmy odpowiedzialne za utrzymanie, czyszczenie i naprawy pojazdów, a także przedsiębiorstwa utrzymujące witrynę internetową i system rezerwacji online.

Operatorzy

Operatorem usługi jest zwykle firma zajmująca się oprogramowaniem i hostingiem. Oprócz utrzymywania witryny powinna się ona także zajmować jej promocją. Zaleca się, aby w promowaniu systemu były zaangażowane także władze miejskie, ponieważ wpłynie to pozytywnie na zaufanie użytkowników do systemu. Specjalne centra obsługi mogą przejąć działania operatora związane z obsługą zgłoszeń telefonicznych i internetowych.

Finansowanie

Koszt utworzenia systemu wzajemnego podwożenia się jest zwykle ponoszony przez administrację lokalną lub regionalną (wydział transportu lub ruchu drogowego, wydział planowania itp.), ministerstwa, przedsiębiorstwa, placówki edukacyjne lub inne organizacje. Platformy współużytkowania samochodów są finansowane przez firmy prywatne (np. zajmujące się komunikacją publiczną) z początkowymi dotacjami władz miejskich, regionalnych lub odpowiedzialnych za komunikację publiczną.

Inne podmioty

Ważnymi partnerami są zwykle władze lokalne, instytucje badawcze i przedsiębiorstwa, które wspierają wdrożenie i ocenę usług. Uczestnictwem w procesie planowania mogą jednak być zainteresowane także organizacje ekologiczne lub rządowe. Wdrożenie danego działania powinno też mieć poparcie wyższych władz państwowych i polityków („rzeczników/prowodyrów lokalnych”).



Lista przykładów praktycznych w ramach inicjatywy CIVITAS II

W ramach inicjatywy CIVITAS II 12 miast wdrożyło działania związane z wzajemnym podwożeniem się lub wspólnym użytkowaniem samochodów:

Burgos (Hiszpania): wzajemne podwożenie się, usługi przewozów zbiorowych dla użytkowników docelowych.

Debreczyn (Węgry): usługi wzajemnego podwożenia się dla studentów.

Genua (Włochy): usługa wspólnego użytkowania samochodu.

Kraków (Polska): system wzajemnego podwożenia się, opcje polityki związane z wspólnym użytkowaniem samochodów.

La Rochelle (Francja): wdrożenie nowej floty samochodów współużytkowanych.

Malmö (Szwecja): wspólne użytkowanie samochodów dla firm i osób fizycznych.

Norwich (Wielka Brytania): system wzajemnego podwożenia się, rozwój klubu wspólnego użytkowania samochodów.

Potenza (Włochy): rozwój systemu wzajemnego podwożenia się.

Preston (Wielka Brytania): promocja wspólnego użytkowania pojazdów i klubów samochodowych.

Stuttgart (Niemcy): usługi wzajemnego podwożenia się i działania marketingowe związane z mobilnością.

Tuluza (Francja): promowanie wzajemnego podwożenia się i zintegrowanie go z usługami komunikacji publicznej, wdrożenie nowej usługi współużytkowania samochodów powiązanej z usługami komunikacji publicznej.

Wenecja (Włochy): rozbudowa i dywersyfikacja programu wspólnego użytkowania samochodów.

www.civitas.eu

Strona inicjatywy CIVITAS zawiera informacje na temat związanych z nią **wiadomości i wydarzeń**. Znajduje się tam podsumowanie wszystkich **projektów CIVITAS**, zestawienie **miast** uczestniczących w tym programie oraz **dane kontaktowe** ponad 600 osób działających w ramach CIVITAS.

Można też uzyskać tam szczegółowe informacje na temat **ponad 650 nowatorskich przykładów** miast demonstracyjnych CIVITAS.

Można też odwiedzić stronę CIVITAS i wyszukać **świetne przykłady nowatorskich doświadczeń**, pochodzących z aktualnie realizowanych projektów zrównoważonego transportu miejskiego. Jeśli któryś pomysł będzie odpowiedni dla Państwa miasta, lub jeśli po prostu chcą Państwo dowiedzieć się więcej, istnieje możliwość skontaktowania się z osobą odpowiedzialną za dane działanie.



Osoba kontaktowa

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center for
Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Faks: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Wydawca: CIVITAS GUARD – Ocena, monitorowanie i rozpowszechnianie informacji w ramach inicjatywy CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Skład:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Źródła:** DENZEL Mobility (zdjęcie na okładce). Wszystkie inne zdjęcia pochodzą od miast uczestniczących w projektach CIVITAS i zespołu CIVITAS GUARD i uzyskano zgodę na ich wykorzystanie w niniejszej publikacji. Podane liczby i wartości są oparte głównie na wynikach projektów demonstracyjnych CIVITAS, zgłaszanych przez uczestniczące w nich miasta. W razie potrzeby wykorzystano inne informacje dostępne w literaturze. **Wydanie 2010.** Wydrukowano w Austrii.

Komisja Europejska ani osoby działające w jej imieniu nie ponoszą odpowiedzialności za sposób wykorzystania informacji zawartych w niniejszej publikacji. Poglądy w niej wyrażone nie zostały przyjęte ani zatwierdzone przez Komisję i nie można ich uznać za wyraz jej poglądów.

Inicjatywa CIVITAS Initiative jest współfinansowana przez Program ramowy badań, rozwoju technicznego i wdrożeń, w ramach części programu dotyczących energii i transportu.

CIVITAS