



Jednym z głównych problemów transportowych miast – szczególnie dużych – są zatory drogowe, czyli tzw. „korki”. Mają one negatywny wpływ ekonomiczny i społeczny, naruszają środowisko oraz przestrzeń miejską, a także oddziałują na zdrowie mieszkańców. Nie ma niestety jednego, dobrego rozwiązania, które pozwoliłoby wyeliminować zatory bądź ograniczyć ich skutki. Na pewno powodzenie zapewnią działania promujące alternatywne do jazdy samochodem sposoby poruszania się, np. chodzenie pieszo, jazda na rowerze, transport zbiorowy lub jazda na motocyklach i skuterach, a także rozwiązania typu car-sharing. Styl życia w mniejszym stopniu uzależniony od samochodu staje się w Europie coraz powszechniejszy.

Perugia, Bath i Szczecinek w ramach projektu CIVITAS RENAISSANCE wykonały działania - na miarę własnych potrzeb i możliwości - celem których było przekonanie mieszkańców do stylu życia mniej zależnego od samochodów. Czy to się udało?

Perugia - car-sharing (system rezerwacji pojazdów)

Car-sharing jest systemem opartym na serwisie transportowym, który pozwala na używanie samochodu wtedy, kiedy jest potrzebny bez ponoszenia kosztów i odpowiedzialności związanych z jego posiadaniem. Car-sharing dosłownie oznacza dzielenie się samochodem, czyli użytkowanie pojazdu przez wiele osób podczas jednej podróży, którą może być np. dojazd do pracy. W ten sposób samochód przestaje być produktem, staje się natomiast usługą. W większości krajów europejskich system ten działa na zasadzie krótkotrwałego, ale systematycznego wynajmu samochodów. Udostępnianie samochodu jest koncepcją, której popularność rośnie w ostatnich latach. Car-sharing w wielu krajach wymaga co prawda pewnych opłat „abonamentowych”, za to pozwala uniknąć wielu innych

CIVITAS RENAISSANCE (IV) Uniezależnienie się od samochodu

Utworzono: środa, 15, maj 2013 08:08 Jolanta Mikołajewska

kosztów, takich jak podatki, ubezpieczenia czy koszty utrzymania.

We Włoszech w 2000 roku Minister Środowiska ustanowił krajową, publiczną organizację ICS – Inicjatywa Car-sharing, której celem było utworzenie sieci usług udostępniania samochodów, zarządzanych przez różne lokalne firmy, w ramach zintegrowanego systemu operacyjnego. Do tej pory ICS objął swym działaniem 3487 klientów, 146 pojazdów i 83 zarezerwowanych miejsc parkingowych. Rada Miasta Perugia uznając korzyści płynące z car-sharing postawiła na rozwój tego typu usług w mieście poprzez wprowadzenie odpowiednich zapisów w Miejskim Planie Mobilności. W tym dokumencie wskazano, że udostępnianie samochodów może przyczynić się do zmniejszenia negatywnych efektów zewnętrznych wynikających z ruchu drogowego.

W ramach projektu CIVITAS RENAISSANCE zweryfikowano posiadane informacje (m.in. dotyczące udziału poszczególnych rodzajów transportu w mieście), zinventaryzowano istniejącą strukturę transportu i przeanalizowano możliwości wprowadzenia tego typu usług w Perugii. W rezultacie wyznaczono 8 miejsc – punktów car-sharing. Punkty okazały się strategicznymi ze względu na możliwości modalnego powiązania ich z transportem zbiorowym w mieście.

Z systemem wiąże się wiele korzyści. Klient płaci tylko wtedy, gdy korzysta z usługi. Usługodawca zajmuje się ogólnymi opłatami, a klient płaci tylko za korzystanie z samochodu. Klient uzyskuje dostęp do różnych rodzajów samochodów (miejskie samochody, samochody turystyczne, pojazdy użytkowe) w zależności od potrzeb. Otrzymuje też bezpłatny dostęp do centrum miasta (w tym do stref ruchu ograniczonego), a także do specjalnych pasów ruchu zarezerwowanych dla taksówek. Członkowie car-sharing otrzymują również zniżkę na transport publiczny.

Wprowadzono także platformę wymiany informacji – serwis car-sharing. Każdy użytkownik car-sharing po zarejestrowaniu się w systemie (poza podstawowymi informacjami wymagany jest też numer konta lub karty kredytowej) otrzymuje kartę wraz z kodem PIN. Rezerwacja pojazdów następuje poprzez telefoniczne zgłoszenie do centrum obsługi car-sharing z podaniem podstawowych informacji dotyczących czasu podróży, miejsca początkowego itd. Serwis jest czynny przez całą dobę i przez cały rok. Użytkownik rozpoczyna usługę wkładając kartę w specjalny czytnik zamontowany w samochodzie. Płatności są pobierane automatycznie raz w miesiącu przelewem z konta użytkownika na konto operatora.

W pierwszej fazie system car-sharing w Perugii wystartował z 8 pojazdami w 2011 roku, po 3 latach planuje się zwiększenie tej liczby do 22 samochodów, tak by po 5 latach osiągnąć liczbę 30 pojazdów, a tym samym zakwalifikować się do włączenia w system ICS (krajowy system car-sharing we Włoszech).

Zakłada się także wzrost liczby klientów używających tego systemu z początkowych 90 osób do 683 po pięciu latach jego działania. Z dotychczas osiągniętych wskaźników wynika, iż system car-sharing w Perugii będzie się rozwijał i zapewne wcześniej niż to pierwotnie zakładano osiągnie wymogi włączenia go do krajowej

sieci ICS.

Bath - City Car Club

City Car Club (CCC) jest największym i najbardziej doświadczonym operatorem klubów samochodowych w Wielkiej Brytanii i działa w systemie car-sharing. City Car Club posiada dużą flotę samochodów osobowych i dostawczych dostępnych w gęstej sieci w coraz większej liczbie miast w Wielkiej Brytanii. Wszystkie są zaparkowane w wyznaczonych miejscach i można używać ich tak długo jak jest to potrzebne. Samochody można rezerwować praktycznie o każdej porze dnia i nocy poprzez Internet lub telefonicznie, a dla członków klubu dostępne są specjalne karty dostępu, dzięki którym jeszcze prościej można korzystać z usług Klubu. Pod koniec rezerwacji samochody odstawiane są na to samo miejsce. W City Club Car płaci się tylko za czas faktycznego używania samochodu, więc jeśli się jest rzadkim użytkownikiem samochodu, dołączając do Klubu można zaoszczędzić tysiące funtów na koszty związane z posiadaniem auta. Koszt 1 mili podróży samochodem CCC wynosi średnio 0,23 £, stawka godzinowa waha się od 5,7 do 8,7 £, a roczne członkostwo w CCC kosztuje 60 £. City Car Club obejmuje obecnie swym zasięgiem 14 miast Wielkiej Brytanii, jednym z nich, leżącym w południowej części tego kraju, jest Bath.

Aby wykazać korzyści ze stylu życia mniej zależnego od samochodów miasto Bath w ramach działań projektu CIVITAS RENAISSANCE postanowiło rozszerzyć ofertę istniejącego w tym mieście City Car Club o 6 samochodów z napędem hybrydowym oraz wyznaczyć 6 nowych lokalizacji umożliwiających członkom klubu korzystanie z pojazdów. Innowacyjnym aspektem był tu zakup samochodów z napędem hybrydowym; dotychczas wykorzystywane pojazdy wyposażone były w silniki tradycyjne.

Wdrożenie projektu rozpoczęło się w 2010 roku i trwało do marca 2012 roku. W tym czasie udało się osiągnąć zakładane wskaźniki: liczba członków klubu wzrosła o 43%; kupując 6 samochodów marki Toyota Prius z napędem hybrydowym nie tylko zwiększono flotę pojazdów o 33%, ale podwojono korzystanie z samochodów klubu w stosunku do 2007 roku.

Według ostatnich badań przeprowadzonych przez Carplus (organ zarządzający klubami samochodowymi w Wielkiej Brytanii) każdy klubowy samochód zastępuje średnio 24,5 prywatnych pojazdów. Statystyki pokazują również, że członkowie klubu samochodów zmniejszają niepotrzebne podróże samochodem średnio o 35% w porównaniu do osób nie będących członkami. Dla floty Bath oznacza to zniknięcie 367 samochodów z ulic i całkowitą redukcję CO₂ o 370 ton rocznie.

Szczecinek - uzupełnienie połączeń ścieżek rowerowych w mieście

W ramach pakietu promującego styl życia mniej zależny od samochodu Szczecinek podjął się realizacji projektu polegającego na budowie brakujących odcinków ścieżek rowerowych. Działaniami komplementarnymi do tego zadania były

CIVITAS RENAISSANCE (IV) Uniezależnienie się od samochodu

Utworzono: środa, 15, maj 2013 08:08 Jolanta Mikołajewska

kampanie promujące używanie rowerów w codziennym życiu (organizowane przez Samorządową Agencję Promocji i Kultury), jak również wprowadzenie systemu wypożyczania rowerów i riksów (partnerem odpowiedzialnym za te zadania była Szczecinecka Lokalna Organizacja Turystyczna).

Rozwój i integracja ścieżek rowerowych w miastach o średniej wielkości jest o tyle utrudniona, iż w jego granicach funkcjonują czterej zarządcy dróg, odpowiedzialni i uprawnieni do modernizacji ścieżek rowerowych i ich budowy w swoim pasie drogowym. Sytuacja ta została rozwiązana w miastach na prawach powiatu, gdzie władze miasta zarządzają wszystkimi ulicami (poza drogami ekspresowymi i autostradami), natomiast w pozostałych miastach władze skazane są na współdziałanie z władzami powiatu, z władzami województwa, a także z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, by zapewnić spójność systemu transportowego w mieście.

W związku z tym w trakcie analizy możliwości rozwoju i zintegrowania ścieżek rowerowych w Szczecinku przeprowadzono szereg spotkań i konsultacji zarówno ze wszystkimi służbami odpowiedzialnymi za transport w mieście, jak i administratorami dróg oraz z Policją. Rozmawiano o rozwiązaniach, lokalizacjach i funduszach potrzebnych do utworzenia spójnej sieci dróg rowerowych. W efekcie wskazano lokalizacje brakujących ścieżek w bezpośrednim sąsiedztwie jeziora Trzesiecko, ponieważ korzystając z nich można dostać się do różnych miejsc w mieście dosyć szybko.

W ramach tego działania wybudowano 3 odcinki ścieżek rowerowych (łącznie 5,6 km) wraz z oświetleniem i niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. Warto jednak wspomnieć, że w ciągu ostatnich czterech lat poza ścieżkami rowerowymi wybudowanymi w ramach projektu CIVITAS RENAISSANCE w Szczecinku wybudowano ok. 5,5 km innych ścieżek rowerowych: powiat szczecinecki ok. 3,5 km na swych ciągach komunikacyjnych, a GDDKiA ok. 5 km nowych ścieżek. W ciągu 4 lat wybudowano ich w Szczecinku łącznie około 19 km. Wzrost ruchu rowerowego w mieście już widać wyraźnie, a ocenę tego działania można opisać jednym stwierdzeniem: stworzenie spójnej sieci rowerowej warunkuje wzrost liczby ludności korzystającej z rowerów.

Zamknięcie brakujących odcinków w sieci ścieżek rowerowych jest bardzo ważnym elementem infrastruktury służącej mieszkańcom i turystom. W tworzeniu nowych ścieżek rowerowych istotne jest również, aby pamiętać o dostępności do szkół i miejsc pracy. Wtedy kwestią czasu będzie wykorzystanie roweru w dojazdach do pracy i szkoły.

Jak widać różnice pomiędzy miastami w postępach prac na rzecz zmniejszania ilości samochodów w mieście są ogromne. Podczas gdy Szczecinek buduje ścieżki rowerowe i przekonuje swą społeczność do zmiany stylu życia, bardziej rozwinięte miasta europejskie jakimi są Bath i Perugia zajmują się wprowadzaniem lub

CIVITAS RENAISSANCE (IV) Uniezależnienie się od samochodu

Utworzono: środa, 15, maj 2013 08:08 Jolanta Mikołajewska

rozszerzaniem usług car-sharingu, który w Polsce, a szczególnie w małych i średnich miastach, jest mało rozpoznawalny. Należy stwierdzić jednak, że zarówno działania mające na celu wprowadzanie alternatywnych środków transportu, wypożyczalni rowerów czy usług car-sharing mają ogromne znaczenie w tworzeniu systemu transportu bardziej przyjaznego dla środowiska oraz zwiększeniu świadomości społeczeństwa. Jednak wysiłek podjęty przez wszystkie miasta przyniósł najważniejszy zakładany efekt: zmniejszenie liczby samochodów poruszających się ulicami.

Jolanta Mikołajewska