

MEVO z perspektywy mieszkańców - warsztaty -

Spis treści:

- **Przedmiot warsztatów i ich kontekst**
- **Uczestnicy, termin i forma warsztatów**
- **Główne obszary tematyczne działania systemu MEVO poruszane na warsztatach**
- **System MEVO według uczestników warsztatów – propozycje rozwiązań (diagnoza, poprawki, propozycje rozwiązań)**
- **Dyskusja i wnioski podsumowujące**

Przedmiot warsztatów i ich kontekst

Zaplanowane spotkanie z mieszkańcami i mieszkankami metropolii odbyło się w ważnym momencie dla Metropolitalnego systemu rowerowego MEVO. Po 7-miesięcznym okresie działania system został wstrzymany z powodu niedotrzymania warunków umowy przez operatora. Rozpoczęto procedurę dialogu technicznego, podczas którego poszukiwany jest nowy operator MEVO.

Przygotowując nowe założenia i warunki do przetargu na wznowienie systemu zaproszono do konsultacji mieszkańców i aktywistów, aby z jednej strony dokonać ewaluacji dotychczasowego działania systemu, a z drugiej strony zastanowić się jak ma on wyglądać w przyszłości.

Gospodarzem warsztatów był Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS).

Uczestnicy, termin i forma warsztatów

Uczestnicy, termin i miejsce

Warsztaty odbyły się w siedzibie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w Gdańsku przy ul. Długi Targ 39/40 (sala 209) 12 grudnia 2019 roku w godz. 17:00-20:00. Uczestnicy warsztatów z całej metropolii proszeni byli o uprzednią rejestrację. W warsztatach wzięło udział ok. 40 osób oraz 8-osobowy zespół OMGGS.

Agenda warsztatów

Warsztaty przeprowadzone zostały według następującej agendy:

1. Przywitanie, przedstawienie celu i planu warsztatów – 5 min. (Przemysław Kluz),
2. MEVO – podsumowanie projektu – 20 min. (Paulina Cyniak – kierownik projektu MEVO)

3. Wprowadzenie do metody pracy warsztatowej (zasady, czas, rezultaty) – 5 min. (P. Kluz)
4. Praca przy stolikach – ok. 70 min. = 4*15 min. + 2min. przejście (K. Werner, S. Betlej, A. Fedas, P. Kluz)
5. Podsumowanie prac stolików na forum - 12 min. 4*3 min (moderatorzy)
6. Pytania i komentarze uczestników na forum - 30 min. (P. Kluz)
7. Podsumowanie warsztatów, informacja o planowanych działaniach w ramach MEVO – 10 min. (P. Kluz)

Warsztaty przeprowadzone zostały przez niezależnego konsultanta – Przemysława Kluza.

Forma warsztatów

Przyjętą formą warsztatów konsultacyjnych była konwencja „World Cafe”.

Praca nad celami warsztatów odbywała się w ramach czterech obszarów tematycznych (w nawiasie moderatorzy/rki obszarów):

1. Opłaty (taryfy i abonamenty) (Przemysław Kluz)
2. Funkcja MEVO – rower dojazdowy czy pełnoprawny środek transportu? (Katarzyna Werner)
3. MEVO – rower elektryczny czy zwykły? (Anna Fedas)
4. Ocena MEVO – jak udoskonalić system, co zmienić? (Sylwia Betlej)

Uczestnicy warsztatów podzieleni zostali na cztery grupy po ok. 10 osób. Praca warsztatowa odbywała się w czterech obszarach tematycznych w sesjach po 15 minut. Przeprowadzono cztery sesje, dzięki czemu uczestnicy mogli wziąć udział w dyskusji we wszystkich obszarach tematycznych. Przy każdym stoliku znajdował się moderator/ka prowadzący dyskusję, zapewniając równy dostęp do wolnej wypowiedzi wszystkim uczestnikom oraz dbając o odpowiednią dynamikę pracy grupy. Po 15 minutowej sesji, grupy uczestników zmieniały obszar tematyczny przenosząc się do innego stolika. Na początku kolejnych sesji uczestnicy mieli okazję wysłuchać krótkiej relacji moderatora/ki z pracy poprzednich grupy, a następnie kontynuować rozmowę, podejmując kolejne ważne wątki w danym obszarze. Po przeprowadzeniu wszystkich czterech sesji, moderatorzy krótko podsumowali pracę wszystkich grup na forum. Po podsumowaniu uczestnicy mieli okazję na dodatkowe pytania i komentarze ze zwróceniem uwagi co z ich perspektywy jest najważniejsze w kontekście działania systemu MEVO.



Główne obszary tematyczne działania systemu MEVO poruszane na warsztatach

Podczas spotkań przygotowujących do warsztatów, zespół OMGGS wskazał kilkadziesiąt pytań i zagadnień dotyczących systemu MEVO istotnych z perspektywy użytkowników, które wymagały konsultacji z mieszkańcami. Pytania te zostały pogrupowane w cztery generalne obszary, które posłużyły jako materiał do moderowania dyskusji przy stolikach.

Pytania pogrupowane tematycznie:

Oplaty (taryfy i abonamenty)

- Jak oceniasz opłaty taryfy w MEVO?
- Co można byłoby zmienić w systemie opłat?
- Czy w przypadku wprowadzenia rowerów nielektrycznych, powinna być inna taryfa dla roweru elekt. i zwykłego? Dlaczego? Jaka powinna być różnica w opłatach?
- Czy zapłaciła/byś więcej za używanie roweru elektrycznego?
- Czy w przypadku roweru elekt. rozładowanego powinna być możliwość używania go za inną cenę?
- Co podobało Ci się, a co nie w istniejącym systemie taryf?

- Czy dotychczasowy system abonamentu sprawdził się? Co się sprawdziło, a co można poprawić?
- Jak powinien być skonstruowany abonament? Ile czasu powinno być w ramach abonamentu i dlaczego?
- Czy cenami można zwiększyć rotację, a tym samym dostępność rowerów? W jaki sposób?
- Jak oceniasz możliwe formy płatności w systemie? Co powinno się zmienić?
- Czy byłbyś skłonny podpiąć kartę płatniczą do systemu MEVO?

Funkcja MEVO – rower dojazdowy czy pełnoprawny środek transportu?

- Czy używałeś MEVO, jeśli tak to w jaki sposób? (do pracy, rekreacyjnie, inne)
- Czy przed MEVO używałeś swojego roweru (dojazdy do pracy, rekreacyjnie)?
Czy po wprowadzeniu MEVO przestałeś używać swojego? Czy używasz zamiennie?
W jakich sytuacjach?
- Czy elektryk pozwolił na wydłużenie dojazdów rowerem?
- Czy używałeś MEVO na całej trasie swojego przejazdu, czy przesiadkowo (węzły komunikacyjne)? Jeżeli się przesiadasz to na co, czy PKM, SKM czy autobus tramwaj?
- Z jakiego środka transportu się przesiadłeś na MEVO (jaką masz wiedzę o innych mieszkańcach)?
- Czy korzystasz z hulajnóg po zawieszeniu MEVO?

MEVO – rower elektryczny czy zwykły?

- Czy gdy do wyboru miałbyś MEVO elektr. lub zwykły, to który byś wybrał?
- Czy wybór elektryczny/zwykły może zależeć od wieku, sprawności fizycznej, innych cech lub czynników (odległość do pokonania, warunki)?
- Jakie korzyści dla mieszkańców mogą wynikać ze zwykłego MEVO, a jakie z elektrycznego MEVO?
- Czy byłbyś zainteresowany zwykłym MEVO? W jakich sytuacjach?
- Czy jeśli chciałbyś skorzystać z elekt. MEVO, a na stacji byłby tylko zwykły, czy skorzystałbyś jako „drugi wybór”?
- Jak wygląda Twoja podróż rowerem? Czy są jakieś czynniki, które utrudniają Ci skorzystanie z MEVO?

- Czy rowery elektryczne powinny jeździć cały rok, czy w zimie na 3 miesiące mogą je zastąpić zwykłe rowery?

Ocena MEVO – jak udoskonalić system, co zmienić?

- Wygoda: Jak oceniasz wygodę poruszania się rowerami MEVO?
- Jak można udoskonalić system? Co można poprawić?
- Aplikacja: Co podobało Ci się, co jest intuicyjne, a co warto zmienić w aplikacji obsługującej system?
- Ładowanie baterii: W jaki sposób zaangażować użytkowników w system ładowania baterii?
- Czy byłbyś skłonny korzystać z rozproszonych punktów ładowania?
- Rezerwacja: Czy system rezerwacji działał dobrze?
- Jak można byłoby go udoskonalić?
- Jak ocenić podaż i popyt rowerów? Ile rowerów powinno być w systemie według Ciebie? Dlaczego?



System MEVO według uczestników warsztatów – propozycje rozwiązań (diagnozy, poprawki, propozycje rozwiązań)

W trakcie pracy warsztatowej we wszystkich czterech obszarach wskazano szereg uwag na temat dotychczasowego działania MEVO w wymiarze technicznym, systemowym, a także powiązania z innymi rozwiązaniami komunikacyjnymi w mieście. Sformułowano również wiele propozycji – zarówno ogólnych jak i szczegółowych, mogących usprawnić przyszłe działanie systemu. Wiele z propozycji nie było jednoznacznych dla wszystkich uczestników, posiadały natomiast walor krytycznych uwag i rozważań, które powinny być wzięte pod uwagę podczas dalszych prac nad przyszłością systemu MEVO.

Część opinii i propozycji podzielana była przez wszystkich lub większość uczestniczących w warsztatach mieszkańców, niektóre zgłaszane były indywidualnie. Niniejsze podsumowanie jest próbą powiązania i pogrupowania postulatów pojawiających się najczęściej i występujących w wielu obszarach jednocześnie. Niemniej jednak podstawą opracowania są szczegółowe raporty z warsztatów w wyszczególnionych obszarach tematycznych spisane i opracowane przez moderatorów, a stanowiące załącznik raportu.

Oplaty (taryfy i abonamenty)

Dyskusja w ramach stolika „opłaty – taryfy i abonamenty” skupiła się zarówno na uwagach szczegółowych jak również na wytycznych ogólnych dla działania systemu. Uwagi mieszkańców skupiały się na następujących tematach:

Oplaty, a cele MEVO

Część uczestników wskazywała jasno, że system opłat powinien być powiązany i wynikać z założeń generalnych polityk miejskich dotyczących komunikacji miejskiej. Sposób konstruowania i różnicowania opłat powinien być związany z celem, który realizuje MEVO – np. zmniejszenie liczby podróżujących indywidualnie samochodem (szczególnie w centrum). W takim wypadku taryfy powinny premiować krótsze przejazdy, aby zachęcać do dojeżdżania do środków komunikacji miejskiej.

Wskazywano również, że system opłat powinien opierać się na bilansie taryfy względem kosztów utrzymania systemu i dotacji publicznej, której wysokość powinna być powiązana z decyzją, jakie cele stawiają sobie gminy skupione w OMGGs względem komunikacji publicznej. Pojawiały się również

pomysły, aby działanie systemu wspierane było finansowo z reklam umieszczonych na rowerach, a tym samym dawało możliwość utrzymania atrakcyjnych cen dla użytkowników.

Abonamenty i wysokość opłat

(wyższe opłaty – większa jakość, dostępność i niezawodność)

Większość uczestników oceniło dotychczasowy system abonamentów i taryf jako wygodny i bardzo atrakcyjny cenowo. Przeważał również pogląd, uczestników że mogliby ponosić wyższe opłaty (abonament - 40-60zł mc, lub 200zł rocznie), ale przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiej dostępności roweru na stacjach i ich niezawodności.

Integracja taryfowa z innymi systemami

Zwrócono uwagę, że dużym ułatwieniem byłoby powiązanie z rowerem MEVO innych systemów taryfowych, ze szczególnym uwzględnieniem komunikacji miejskiej. Proponowano, aby w ramach istniejących „kart miejskich” umożliwić użytkownikom pakiet darmowych minut na przejazd rowerem (np. 20 min.) . Upatrywano w tym szansę na zachęcenie nowych użytkowników do korzystania z systemu. Wskazano, że opłata MEVO powinna być zawsze atrakcyjniejsza niż opłaty za środki komunikacji miejskiej.

MEVO a SKM

W ramach dyskusji o integracji taryfowej największy nacisk kładziono na powiązanie MEVO z SKM, jako „kręgosłupa komunikacyjnego” metropolii. Wskazywano, że aby zrealizować cel zminimalizowania liczby indywidualnych przejazdów samochodem, powinno się zadbać o ułatwienia polegające na połączeniu taryfy SKM z opłatami MEVO, ale jednocześnie wspomóc system budową parkingów rowerowych (dla rowerów prywatnych) na stacjach oddalonych od centrum. Takie udogodnienia zdaniem uczestników dyskusji ułatwić miałyby tworzenie łańcuchów mobilności opartych na systemie „rower prywatny-SKM-MEVO”.



Konto użytkownika – rozszerzenie możliwości

Część użytkowników wskazywała na potrzebę umożliwienia korzystania z różnych taryf w ramach jednego konta użytkownika. Przytaczano przykłady, gdy użytkownik posiadający konto i abonament chce w ramach swojego konta umożliwić przejazd na dodatkowym rowerze partnerowi/ce, gościom spoza miasta kupując taryfę dwudniową. Argumentowano, że byłby to dobry sposób umożliwienia korzystania z usługi MEVO większej liczbie użytkowników i promocji wśród mieszkańców nie znających systemu.

Środki płatności

Uczestnicy warsztatów postulowali o rozszerzenie możliwości płatności w MEVO. Wymieniono możliwość powiązania z kontem karty płatniczej, ale również innych form płatności mobilnych.

Dbłość o dobry stan rowerów – dodatkowe funkcje

Podczas dyskusji zwrócono uwagę na niewłaściwe użytkowanie rowerów (jeżdżenie we dwoje), które niszczy część rowerów, uniemożliwiając kolejnym użytkownikom korzystanie z nich. Część z mieszkańców proponowała większe kary za łamanie regulaminu, część obawiała się, że posłuży to do piętnowania użytkowników, którzy chcą przewieźć na rowerze np. małe dziecko. Wskazywano, że egzekwowanie kar jest trudne proceduralnie. Upatrywano rozwiązanie w powiązaniu konta MEVO

z kartą płatniczą i obciążaniu klientów łamiących regulamin. Podkreślano również, że rozwiązania kar powinny iść w parze z rozszerzeniem technicznym MEVO, dającym możliwość rozsądnego przewożenia bagażu lub małych dzieci (np. miejsce fotelikowe). Proponowano również, aby promowanie dbałości o rowery odbywało się na zasadzie kampanii pozytywnych, wzmacniających zachowania pozytywne użytkowników, a nie systemu kar.

Opłaty za „zwykłego i elektryka”

Dyskusja o rozróżnieniu opłat za wypożyczenie roweru elektrycznego i zwykłego nie była jednoznaczna. Część mieszkańców za zasadne uważała obciążanie większymi opłatami za rower elektryczny niż zwykły. Większość uważała jednak, że opłaty powinny być takie same w ramach jednego abonamentu, a wybór powinien opierać się na aktualnej dostępności rowerów. Wskazywano, że rower MEVO nie powinien różnicować opłat i być usługą ekskluzywną, aby nie dopuścić do wykluczenia grupy uboższych mieszkańców metropolii.

„Darmoczas”, zachęty dla nowych użytkowników, małe vs duże miasta, pakiety

W kontekście rozmów o tzw. darmoczasach postulowano, aby były one głównie zachętą dla nowych użytkowników. Podczas dyskusji nie było spójności o wysokość pakietu minut w ramach abonamentu. Część z mieszkańców optowała za zmniejszeniem liczby minut w ramach abonamentu, aby zwiększyć rotację rowerów i promować dojazdy na krótkie dystanse zamiast przejazdów rekreacyjnych. Inni uczestnicy chwalili funkcjonujące już pakiety jako optymalne. Podkreślono również, że wykorzystanie roweru i korzystanie z odpowiednich pakietów różni się ze względu na wielkość i budowę urbanistyczną gminy. Darmowe 15 minut w małym mieście pozwala na inną mobilność niż w największym i mniej zwartym mieście metropolii. Proponowano również, aby pierwszy miesiąc korzystania z usługi był miesiącem darmowym, który może przekonać użytkowników do zmian swoich przyzwyczajeń komunikacyjnych.

Atrakcyjne naliczanie opłat

Jedną z propozycji poprawiających atrakcyjność cenową, było naliczanie opłat w taki sposób, aby nie przekroczyły ono nigdy najwyższej taryfy. Tzn. jeśli użytkownik korzysta z taryfy minutowej lub dziennej, to w ciągu miesiąca nie zostanie obciążony kwotą większą niż abonament.



Funkcja MEVO – rower dojazdowy czy pełnoprawny środek transportu?

MEVO – ze wskazaniem na dojazdowość

Dyskusja uczestników wskazuje, że MEVO użytkowane było zarówno jako rower dojazdowy do pracy, uczelni, jak i do rekreacji. Natomiast opis zalet systemu i kontekstu, w którym był wykorzystywany, wskazuje na przewagę użytkowania go jako codziennego i dojazdowego środka transportu.

Uczestnicy deklarowali, że decydując się na używanie MEVO najczęściej rezygnowali ze swojego samochodu lub roweru. Warto odnotować, iż obecność na warsztatach dużej liczby aktywistów rowerowych może wskazywać, że grupa uczestników nie była reprezentatywna dla użytkowników MEVO.

Rower prywatny a MEVO

Uczestnicy warsztatów deklarowali, że podczas korzystania z systemu MEVO nie zrezygnowali z używania swoich rowerów, natomiast zmienił się charakter ich użytkowania. Rowery prywatne częściej używano do przejazdów rekreacyjnych, a MEVO do przejazdów dojazdowych podczas dnia pracy. Wskazywano, że dzięki napędowi elektrycznemu można było przemieścić się szybciej (np. do pracy), z mniejszym wysiłkiem i w oficjalnym ubraniu (bez konieczności wzięcia prysznic po przejeździe). Wskazywano również, że osoby o mniejszej kondycji dzięki MEVO mogły wydłużyć

odległość pokonywaną rowerem. Przytaczane podczas dyskusji argumenty wskazywały na to, że zalety MEVO skupiają się wokół jego elektrycznego charakteru.

Wygoda, bezpieczeństwo i przewidywalność

Głosy mieszkańców wskazywały również, że MEVO dawało wygodę w podróżach w „jedną stronę” – np. na imprezę, lotnisko, przesiadki, do samochodu. Dzięki takim rozwiązaniom nie musieli martwić się o bezpieczeństwo, przechowywanie i transport swoich rowerów. Również posiadanie abonamentu było motywatorem do regularnego korzystania z MEVO. Mówiąc o zaletach MEVO podkreślano również, że jest to jedyny środek transportu, który jest przewidywalny pod względem czasu podróży. Praktyka użytkowania roweru metropolitalnego wskazywała na zalety związane z motywacją do ruchu fizycznego w wygodnej formie.

MEVO cargo

W trakcie rozmów uczestnicy proponowali, że wyposażenie roweru MEVO w dodatkową przestrzeń cargo umożliwiłoby korzystanie z roweru również jako środka transportu na większe zakupy.

MEVO dojazdowy – szczególnie w śródmieściu

Rozmowy uczestników o potencjale dojazdowym MEVO wskazywały, że rower jest częściej używany z innymi środkami komunikacji niż samodzielnie na całej trasie. Najczęściej używany był w połączeniu z samochodem, autobusem, SKM, PKM. Podkreślano, że najlepiej (jako najszybszy) system sprawdzał się w śródmieściach z powodu problemów z parkowaniem samochodów i korków.

Proponowano również weryfikację siatki przystanków MEVO w dzielnicach o dużym rozproszeniu zabudowy (np. Wielki Kack), aby zoptymalizować dostępność i korzystanie z systemu.

Konkurencja MEVO?

Pytano mieszkańców również, czy po zawieszeniu działania MEVO korzystają z innych środków transportu na „dwóch kółkach” jak hulajnogi elektryczne. Większość uczestników była zdania, że hulajnogi nie zastąpią rowerów z powodu wysokiej ceny i braku przystosowania do podłoża. Zauważono jednak, że korzystają z nich chętnie osoby młode o odmiennych potrzebach spędzania wolnego czasu.

Dziesięciu uczestników warsztatów zadeklarowało że przyjechało na swoim rowerze, a aż 23 zadeklarowało, że przyjechałoby MEVO gdyby nadal funkcjonował.



Mevo – rower elektryczny czy zwykły?

Plusy i minusy

Krytyczna dyskusja nad alternatywą elektryczny czy zwykły pokazała, że można wykazać słabe i silne strony obu rozwiązań. Wskazano, że słabością roweru elektrycznego jest jego ciężar, awaryjność, brak możliwości wypożyczenia po rozładowaniu obniżająca dostępność rowerów w całym systemie. Zauważono jednakże, że wyposażenie rowerów zwykłych w wymagane urządzenia zabezpieczające, określające lokalizację, również uczyni go dużo cięższym.

Elektryczny – łatwość i zasięg

Większość uczestników argumentowała jednak, że idea MEVO to jego dostępność dla osób, które nie mają swoich rowerów lub mają je, ale nie jeżdżą nimi na co dzień do pracy, na uczelnię i nie są bardzo wysportowani. To oznaczałoby, że elektryczny to optymalny wybór, który może zachęcić szeroką rzeszę mieszkańców do zmiany nawyków transportowych. Dodatkowo dla osób, które na co dzień przemieszczają się rowerem, rower elektryczny też jest urozmaicheniem zwiększającym wygodę

i komfort jazdy pod górę i na większe odległości bez stroju sportowego (argumenty pojawiające się przy innych stolikach).

Wyjątkowość MEVO – atrakcyjność nowych technologii

Podkreślano, że dużym atutem przyciągającym zarówno doświadczonych rowerzystów jak i osoby rzadko korzystające z rowerów jest fakt, że jest elektryczny i wyposażony w nowoczesną aplikację. Zdaniem uczestników nie tylko argumenty transportowe przemawiają za popularnością MEVO, ale jego atrakcyjność zbudowana na nowoczesności rozwiązania.

System pomostowy vs jednorodny

Przy stoliku dyskutowano również o systemie mieszanym, w którym np. połowa rowerów byłaby elektrycznych, a druga połowa – zwykłych. Wówczas elektryczne można by było głównie wykorzystywać w celu poruszania się po najbardziej górzystych terenach Gdańska. Natomiast połowa rowerów zwykłych zapewniałaby większą dostępność na poszczególnych stacjach. Rozmowy przyniosły również argumenty z zakresu logistyki i serwisu. Obecni na konsultacjach pracownicy serwisu i wymiany baterii na bazie swoich doświadczeń optowali za wprowadzeniem systemu mieszanego opartego na stopniowym wprowadzaniu rowerów elektrycznych (tzw. mieszany-progresywny), zależnym od opanowania systemu logistyki wymiany baterii i serwisu. W toku dyskusji zauważono również, że niezwykle ważnym z punktu widzenia łatwości zarządzania jest aby system był jednorodny – elektryczny lub zwykły.

Hybryda

Szukając najlepszego rozwiązania skupiono się na rozwiązaniach hybrydowych. Analizowano pomysły wprowadzenia stacji dokujących (może przy wsparciu komercyjnych firm) i ulepszonych rowerów elektrycznych, które będą mogły być wypożyczane nawet po rozładowanej baterii, a użytkownik, który odstawi rower do takiej stacji, otrzyma premię. Upatrywano w tym szansę na poprawę dostępności, która najbardziej szwankowała w dotychczasowym systemie, a na której najbardziej zależy użytkownikom. Padły jednak głosy, że takie rozwiązanie, choć technologicznie możliwe, to komercyjnie może być trudne do zrealizowania w obecnej sytuacji (firmy, licencje itp.). Uczestnicy podkreślili, że aby poznać preferencje szerszego grona użytkowników potrzebne są badania socjologiczne, które mogłyby wspomóc proces zmiany MEVO.



Ocena MEVO – jak udoskonalić system, co zmienić?

Wygoda – konstrukcja roweru

Mówiąc o wygodzie systemu wyróżniono kilka elementów ważnych z punktu widzenia użytkownika.

Ciężar roweru – jako element, który utrudnia pokonywanie barier, takich jak schody, uskoki drogi. W tym wypadku upatrywano rozwiązania w systemie mieszanym. Niewygodna nóżka była kolejnym elementem wskazanym do poprawy – użytkownicy wskazywali, że ciężko jest postawić na niej rower, trzeba go unosić, zaś sama nóżka jest słabej konstrukcji w porównaniu z całym rowerem.

Mieszkańcy wskazywali jako atut systemu możliwość zostawiania roweru poza stacją (opłata 3 zł została uznana za optymalną, natomiast 2 zł za zwrot roweru do stacji jako korzystny).

Pojawił się również głos proponujący wyposażenie MEVO w dwustronne pedały dostosowane do specjalistycznego obuwia.

Wygoda – warunki zewnętrzne

Podczas rozmów wskazano również na warunki skorelowane, ale wprost nie związane z systemem MEVO. Zwrócono uwagę na potrzebę poprawy infrastruktury rowerowej – gładkich nawierzchni – szczególnie w śródmieściu. Podkreślono, że komfort jazdy rowerzystów to również edukacja kierowców, którzy powinni traktować rowerzystów jako pełnoprawnych użytkowników drogi (np. nie

trąbić).

Zauważono, dużą liczbę stacji MEVO w systemie, natomiast podkreślano ich szczególną wagę przy węzłach przesiadkowych.

Aplikacja

W ogólnej ocenie aplikacja MEVO była postrzegana pozytywnie, natomiast zebrała uwagi o charakterze szczegółowym:

- brak przejrzystości w odświeżaniu się mapy/strony z aktualnym stanem rowerów,
- brak liczby rowerów na stacji przy powiększaniu zakresu mapy,
- obejmowanie na mapie terenów poza systemem – skutkujące błędną informacją o możliwości pozostawienia roweru poza obszarem i konsekwencjami finansowymi,
- trudności w raportowaniu uszkodzeń rowerów – zbyt dużo danych do wprowadzenia, za mały automatyzm,
- trudność odróżnienia w aplikacji funkcji parkowania od zwrotu,
- brak elastyczności aplikacji w postaci częstych aktualizacji (skutkiem było powstanie stron śledzących rowery i udostępniających cenne informacje (np. 'gdzie jest MEVO'),
- pojawił się postulat budowy aplikacji na otwartym API – dzięki czemu można byłoby ją społecznie udoskonalać,
- potrzeba powiadomień o kończącym się abonamencie, aplikacja jasno nie informowała o pobraniu wstępnych 10 zł, co rodziło zdziwienie użytkowników o braku możliwości wypożyczenia roweru z powodu niewystarczających środków na koncie.

Bateria i społeczna sieć użytkowników

Kwestia ładowania i wymiany baterii zebrała wiele głosów natury logistycznej i organizacyjnej:

- proponowano, aby rozładowana bateria nie blokowała przejazdu (szeroko popierany postulat), a wręcz, aby promować jazdę pod górę na pustej baterii.
- pojawił się pomysł ładowania rowerów na stacjach, choć głosy pracowników serwisu wskazywały, że taki zabieg wymagałby zmiany roweru.
- wskazywano, że użytkownicy mogliby być premiowani za dostarczenie rowerów do punktu ładowania – takie punkty mogłyby powstać w różnych częściach miast. Punkty wymiany baterii mogłyby być obsługiwane przez osobę wymieniającą baterię na miejscu, a usytuowane w szczególnie uczęszczanych miejscach np. biurowce w Oliwie, moło w Sopocie (duże poparcie pomysłu wśród uczestników) .
- mieszkańcy podkreślali wagę współpracy operatora systemu z użytkownikami jako zwiększenie

niezawodności systemu - np. poprzez ich pomoc w relokacji roweru, dostarczanie baterii do wymiany itp. roboczo nazwano to społeczną siecią użytkowników.

Rezerwacja

Podkreślano że system rezerwacji jest potrzebny, ale pełna ocena tego systemu możliwa będzie po wprowadzeniu całej floty rowerów. Większość uczestników uważała czas 15 min. jako optymalny dla rezerwacji, natomiast proponowano wprowadzenie przerwy między rezerwacjami minimum 10 min., aby nie blokować rowerów. Pojedyncze głosy mieszkańców optowała za dziennym limitem rezerwacji.

Podaż i popyt na MEVO

W dyskusji nad regulacją liczby rowerów odpowiadających na zapotrzebowanie mieszkańców OMGGS zauważono, że ocena powinna być dokonana po wprowadzeniu całkowitej liczby rowerów (4000), a nowy dostawca powinien dostosować się do funkcjonującego systemu. Zauważono, że zapotrzebowanie na MEVO było bardzo duże, nawet w miesiącach poza sezonem, co może być prognozą na jeszcze większy popyt w okresie letnim. Zwracano również uwagę na zapotrzebowanie miejscowe i dostosowanie do tego zarządzania flotą. Jednym z rozwiązań miałyby być premiovanie użytkowników za relokację rowerów.

W ogólnej ocenie MEVO powtarzała się obserwacja, że pomimo dużej popularności MEVO, nie zauważono, aby liczba użytkowników innych środków transportu (w tym samochodów) zmniejszyła się.



Dyskusja i wnioski podsumowujące

Po prezentacji moderatorów pracy uczestników przy stolikach, odbyła się dyskusja na forum.

W trakcie debaty pojawiło się kilka głosów podsumowujących. Niektóre z nich powtarzały argumenty wybrzmiały przy stolikach, inne były głosami nowymi. Pojawiły się następujące postulaty:

1. Zaproponowano, aby wprowadzenie nowego systemu rowerów elektrycznych odbyło się w systemie 'pomostowym'. Tzn. pierwszy etap wprowadzenie 50% rowerów elektrycznych i 50% zwykłych, w kolejnych etapach zwiększenie liczby rowerów elektrycznych,
2. Wskazywano, że system roweru MEVO powinien być elementem, komplementarnego systemu zrównoważonego transportu w mieście i metropolii i być powiązany między innymi z przystankami transportu zbiorowego,
3. Proponowano, aby zastanowić się, czy zapisy poprzedniej umowy nie były zbyt 'wyśrubowane', co może być również w przyszłości problemem dla sprawnego utrzymania działającego systemu,
4. Jeden z uczestników wskazał, że system nie musi być tylko miejskim i że warto rozważyć współpracę MEVO z programami komercyjnymi (np. Multisport),
5. Podczas końcowej dyskusji pojawił się postulat wielu uczestników o chęci włączenia się w 'budowę' i wsparcie nowego systemu MEVO na bazie pozytywnej energii wielu mieszkańców i aktywistów wspierających ten system,
6. Wyrażono również troskę o mniejsze miejscowości w ramach OMGGs postulując wzięcie pod uwagę w dyskusji o przyszłości MEVO dużych różnic między miejscowościami biorącymi udział w programie – infrastrukturalnymi, demograficznymi i społecznymi,
7. Wiele uczestników wyraziło chęć wzięcia udziału w kolejnych spotkaniach na następnych etapach rozwoju MEVO,
8. Postulowano, aby w nadchodzących miesiącach pojawiały się informacje „co dalej z MEVO” – dające jasność mieszkańcom czego i kiedy mogą się spodziewać w ramach systemu roweru metropolitalnego.

Moderacja obszarów tematycznych i opracowanie notatek:

Katarzyna Werner – Funkcja MEVO – rower dojazdowy czy pełnoprawny środek transportu?

Anna Fedas – MEVO – rower elektryczny czy zwykły?

Sylwia Betlej – Ocena MEVO – jak udoskonalić system, co zmienić?

Przemysław Kluz – Opłaty (taryfy i abonamenty)

Przygotowanie, moderacja warsztatów i opracowanie raportu:

Przemysław Kluz

Fotografie:

fot. Grzegorz Mehring/ www.gdansk.pl