

## Streszczenie projektu grantowego Share4Equity (DUT 2023)

12.04.2024, zaktualizowane i ulepszone 13.11.2024 i 3.03.2025

*Oprac. Filip Schmidt na podstawie pełnej treści wniosku międzynarodowego i krajowego złożonych w konkursie „Driving Urban Transitions 2023”*

**Nazwa projektu:** Rozwijanie sprawiedliwej i zrównoważonej mobilności z udziałem pojazdów współdzielonych (Shared mobility services towards equitable and sustainable mobilities – Share4Equity)

**Konkurs:** Driving Urban Transitions 2023

**Nr rejestracyjny:** F-DUT-2023-0007

**Czas realizacji projektu:** 2025 – 2027 (3 lata)

### Ogólna idea i cele projektu

Mobilność współdzielona (MW) to szybko rozwijająca się dziedzina, w której upatruje się nadziei na zmniejszenie zależności od samochodu i wcielanie w życie idei typu miasto 15-minutowe. Stopień rozwoju tej formy mobilności jest jednak bardzo zróżnicowany. Po pierwsze, są to różnice między krajami i aglomeracjami. Podczas gdy w niektórych z nich istnieje rozbudowana oferta, a odsetek podróży współdzielonych rośnie, w innych utrzymuje się na niskim poziomie. Po drugie, w skali poszczególnych krajów i aglomeracji dostęp do MW jest jednak często silnie zróżnicowany. Na ogół większe szanse na skorzystanie z niego mają najczęściej osoby i obszary uprzywilejowane pod względem społeczno-demograficznym i ekonomicznym, dysponujące odpowiednimi kompetencjami. W szczególności, dostęp do MW jest mniejszy poza centrami aglomeracji. Wydaje się to wynikać zarówno z mechanizmów rynkowych, jak i różnic w politykach, a MW często nie jest wpisywana w szersze procesy planowania przestrzennego i lokalną politykę transportową. Jednocześnie istnieją wciąż także nieformalne formy dzielenia się mobilnością, które w niektórych kontekstach mogą mieć duże znaczenie dla ograniczania indywidualnej mobilności samochodowej.

Główne cele projektu Share4Equity to:

1. Określenie podaży i dostępu do różnego typu MW w wybranych europejskich miastach i czynników, które na tę podaż i dostęp wpływają.
2. Lepsze zrozumienie perspektywy osób używających i nieużywających rynkowych i nieformalnych form MW oraz innych środków transportu, w tym w szczególności jakie środki i miejsca postrzegają i doświadczają jako dostępne i niedostępne dla siebie oraz z czego to wynika.
3. Opracowanie zestawu narzędzi do koncepcyjnej, ilościowej i jakościowej analizy lokalnego systemu mobilności oraz obecnego i potencjalnego znaczenia MW dla lokalnych systemów mobilności pod kątem różnych typów i kryteriów sprawiedliwości.

Projekt jest współtworzony przez podmioty z pięciu krajów (Niemcy, Szwecja, Włochy, Polska, Kanada). Oprócz instytucji badawczych współtworzą go związki metropolitalne, urzędy miejskie i operatorzy. Współpraca ponadnarodowa daje możliwość porównania różnych aspektów współdzielonej mobilności w różnych krajach i miastach oraz dzielenie się wynikami i testowanie wypracowanych narzędzi w różnych kontekstach kulturowych, prawnych i politycznych.

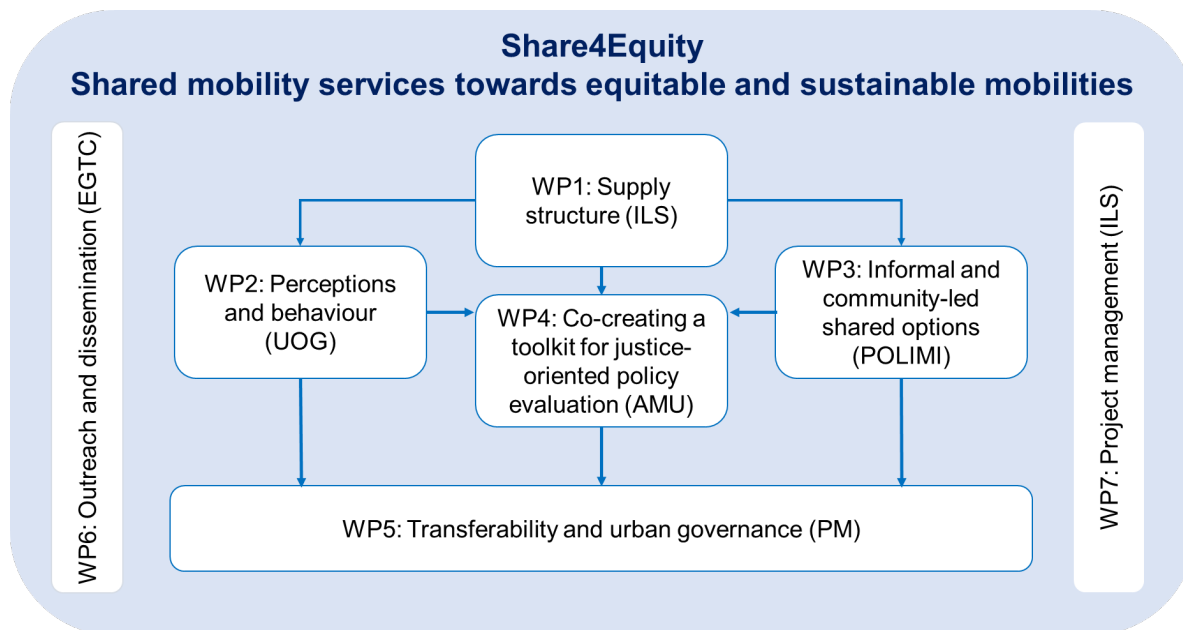
## Skład konsorcjum

Rola	Podmiot	Typ podmiotu	Kraj i agencja finansująca	Lider / osoba do kontaktu
Main Applicant	ILS Research gGmbH (ILS)	Research Organisation	Germany / DLR	Noriko Otsuka
Project Partner 2	University of Gävle (UOG)	University	Sweden / SWEA	Katrin Lättman
Project Partner 3	Politecnico Di Milano (POLIMI)	University	Italy/ MUR	Paola Pucci
Project Partner 4	Polytechnique Montréal (PM)	University	Canada / FRQNT+FRQSC	Owen Waygood
Project Partner 5	Adam Mickiewicz University (AMU)	University	Poland / NCBR	Filip Schmidt
Project Partner 6	Region Uppsala (RU)	Regional Authority / Municipality	Sweden / SWEA	Madelene Håkansson
Project Partner 7	Interregional Alliance for the Rhine-Alpine Corridor EGTC (EGTC)	Other Public or Governmental Institution	Germany / DLR	Thomas Ertel
Co-operation Partner 1	Municipality of Montreal	City Authority / Municipality	Canada	Jonathan Robichaud
Co-operation Partner 2	Connected Mobility Düsseldorf GmbH	Business – SME	Germany	David Rüdiger
Co-operation Partner 3	Municipality of Genoa	City Authority / Municipality	Italy	Roberta Cafiero
Co-operation Partner 4	Genova Car Sharing srl	Business – SME	Italy	Marco Silvestri
Co-operation Partner 5	Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia	Regional Authority / Municipality	Poland	Marcin Domański
Co-operation Partner 6	Stowarzyszenie Metropolia Poznań	Regional Authority / Municipality	Poland	Ewelina Jankiewicz
Co-operation Partner 7	Corride Sweden AB	Business – SME	Sweden	Jacob Gustafsson
Co-operation Partner 8	Uppsalahem AB	Business – SME	Sweden	Jenny Ångman
Co-operation Partner 9	Bixi Montreal	Business – SME	Canada	M’Milo Aongya
Co-operation Partner 10	Communauto	Business – SME	Italy	Marco Viviani
Co-operation Partner 11	Nextbike Polska S.A.	Business – SME	Poland	Jakub Giza
Co-operation Partner 12	Bolt Services PL	Business – SME	Poland	Anika Słowińska*

\* Osoba do kontaktu na etapie składania wniosku, dla etapu realizacji Bolt wskaże inną osobę

## Struktura projektu

Projekt składa się z siedmiu części (Work Packages – WPs). Każdej szejfuje inna instytucja. Są one pokazane poniżej.



## WP1. Struktury podaży mobilności współdzielonej

### Cele WP1 są następujące:

- (1) Ogólna analiza danych zastanych i wizualizacja struktur podaży trzech rodzajów usług współdzielonej mobilności (współdzielenie samochodów, rowerów i e-hulajnóg) w 10 aglomeracjach miejskich w Kanadzie, Niemczech, Włoszech, Szwecji i Polsce; skrzyżowanie jej ze zmiennymi społecznymi, demograficznymi, ekonomicznymi charakteryzującymi ludzi i obszary miast i obowiązującymi w nich politykami mobilności; opracowanie na tej podstawie typologii miast pod kątem MW i jej dostępności i określenie najważniejszych determinant różnicujących podaż MW i jej strukturę.
- (2) Szczegółowa analiza struktur podaży i czynników, które ją determinują w maksymalnie dziesięciu miastach lub regionach miejskich z powyższej próby.
- (3) Analiza wyników z perspektywy sprawiedliwości społecznej oraz wypracowanie wniosków i rozwiązań dotyczących strategii wdrażania i wspierania MW z udziałem różnych typów interesariuszy.

**Koordynatorem zadania jest ILS GmbH**, a udział UAM ma charakter pomocniczy.

**Rola UAM:** wyszukanie opracowań i danych dotyczących struktur podaży współdzielonej mobilności i jej determinant, sklasyfikowanie polskich miast przy pomocy typologii tworzonej przez partnera, dostarczenie partnerowi (ILS) wskazówek dotyczących istotnych czynników określających podaż i dostępność współdzielonej mobilności w polskim kontekście przygotowanie uzyskanych efektów prac do wykorzystania ich w tworzeniu zestawu narzędziowego dla interesariuszy pozaakademickich w zadaniu 4, dzielenie się danymi i wynikami z partnerami współpracującymi.

**Rola partnerów współpracujących w Polsce:** pomoc w identyfikacji danych dotyczących podaży współdzielonej mobilności oraz potencjalnych czynników określających podaż i dostępność współdzielonej mobilności w polskim kontekście, które należy wziąć pod uwagę; podzielenie się danymi dotyczącymi podaży, dostępności i wykorzystania MW oraz cech osób używających w takim zakresie, jaki jest możliwy i przy zapewnieniu ich pełnej poufności w zakresie wskazanym przez partnera współpracującego.

## WP2. Percepcja a zachowania w obszarze mobilności współdzielonej

WP2 koncentruje się na perspektywie osób korzystających i niekorzystających z mobilności współdzielonej, zgłębiając problem dostępności percepcyjnej tych środków w relacji do innych form przemieszczania się.

Celem jest w szczególności dowiedzenie się jakie środki i miejsca postrzegają i doświadczają jako dostępne i niedostępne dla siebie oraz z czego to wynika. Analizowane jest też to, jakie rodzaje i poziomy dostępności są uważane za sprawiedliwe i niesprawiedliwe i na jakiej podstawie.

Badania opierają się na sondażach, badaniach jakościowych (wywiady i dzienniczki mobilności) oraz warsztatach backcastingowych. Główna część badań zostanie wykonana w Szwecji, a węższe zakrojone badania – w części z pozostałych krajów. Efektem będzie przede wszystkim zestaw narzędziowy służący do mierzenia i analizowania postrzeganej dostępności usług mobilności, w tym współdzielonej, oraz identyfikacji kryteriów, na podstawie których określone rodzaje i poziomy dostępności są postrzegane jako sprawiedliwe lub niesprawiedliwe, który będzie można wykorzystywać w toku realizacji zadań 4.1, 4.3 i 4.4 do tworzenia i testowania zestawu narzędzi ewaluacyjnych.

**Koordynatorem zadania jest Uniwersytet w Gavle**, a UAM pełni rolę pomocniczą.

**Rola UAM:** wyszukanie opracowań i danych dotyczących struktur podaży współdzielonej mobilności i jej determinant w Polsce; pomoc w wyborze odpowiednich obszarów i potencjalnych grup badawczych dla działań terenowych; wkład do koncepcji, wytycznych i materiałów dla zestawu narzędzi badawczo-projektowych o charakterze ilościowym i jakościowym; w razie chęci – wykonanie części badań także w Polsce i stworzenie wspólnie analizy porównawczej; dzielenie się danymi i wynikami z partnerami współpracującymi.

**Rola partnerów współpracujących w Polsce:** pomoc we wskazaniu istniejących opracowań pozanaukowych i danych na temat postrzegania MW, podzielenie się nimi w takim zakresie, jaki jest możliwy i przy zapewnieniu

ich pełnej poufności w zakresie wskazanym przez partnera współpracującego, w razie wyrażenia chęci – wsparcie w dystrybucji zaproszenia do wzięcia udziału w badaniu realizowanym przez Uniwersytet w Gavle i UAM.

### WP3. Formy współdzielonej mobilności o charakterze nieformalnym i oparte na społeczności

WP3 koncentruje się na studium przypadku dotyczącym peryferyjnych obszarach regionu Genui, w który zaangażowane są różne strony – lokalne władze, operatorzy MW, osoby z uczelni i „zwykli” mieszkańcy.

Punktem wyjścia dla tego zadania jest współistnienie i potencjał dwóch rodzajów współdzielenia pojazdów na podmiejskich peryferiach o słabym dostępie do transportu publicznego: formalnych/rynkowych i nieformalnych/opartych na społeczności i kapitale społecznym (podwożenie się, umawianie, tworzenie lokalnych grup samopomocowych). Obsługa transportowa takich obszarów w inny sposób niż indywidualnym transportem zmotoryzowanym to zwykle wyzwanie o dla lokalnej polityki, a dla operatorów współdzielonej mobilności tereny o dużym ryzyku pod kątem opłacalności finansowej. W tego typu kontekstach potrzebne mogą być oba rodzaje mobilności współdzielonej – również te nieformalne. Zadanie pozwoli zrozumieć ich obecność i potencjalną rolę w zaspokajaniu potrzeb transportowych.

Główną formą realizacji tego zadania będzie studium przypadku dotyczące peryferyjnych obszarów podmiejskich w regionie Genui, w którym zrealizowany zostanie proces badawczo-projektowy angażujący lokalne władze, operatorów usług mobilności współdzielonej, akademików i mieszkańców, którego efektem mają być rozwiązania prawno-organizacyjne i modele współdzielonej mobilności formalnej i nieformalnej, przetestowane następnie w regionie Genui. W toku analizy danych zastanych, warsztatów oraz prototypowania i eksperymentu zostanie wypracowany model podniesienia dostępności transportowej, który mógłby zostać poszerzony na inne części regionu oraz przetestowany w innych krajach. Wartość wypracowanych rozwiązań i możliwość adaptacji do innych kontekstów ma zostać skonsultowana z interesariuszami z innych krajów biorących udział w projekcie.

**Koordinatorem zadania jest Politechnika Mediolańska, a UAM pełni rolę pomocniczą.**

**Rola UAM:** wsparcie w wyszukaniu opracowań dotyczących nieformalnych i eksperymentalnych usług współdzielonej mobilności na przedmieściach miast; zapoznanie się z wynikami badań i wytycznymi projektowymi pochodzącymi z Włoch i podzielenie komentarzami; wsparcie w tworzeniu wytycznych dla twórców lokalnych polityk zasilone doświadczeniami i wiedzą z WP4.

**Rola partnerów współpracujących w Polsce:** brak; oczywiście możliwy jest udział we wskazanym przez siebie zakresie w razie zainteresowania tematem.

### WP4. Współtworzenie zorientowanego na sprawiedliwość zestawu narzędzi do ewaluacji polityk

To główne zadanie polskich uczestników. WP4 ma na celu współtworzenie i przetestowanie zestawu narzędzi, składającego się z wytycznych, miar i progów do koncepcyjnej, ilościowej i jakościowej oceny lokalnych polityk i praktyk w zakresie mobilności oraz potencjalnego wpływu współdzielonej mobilności na parametry tego systemu pod względem wielu wymiarów sprawiedliwości społecznej.

W tym celu będziemy czerpać z ustaleń i danych z WP1, WP2 i WP3, wykorzystywać dane istniejące oraz współtworzyć dodatkowe warstwy danych.

Polityki i praktyki w zakresie mobilności są tu rozumiane jako obecny sposób organizacji transportu na danym obszarze, w tym alokacja funduszy, zasobów, przestrzeni, praw i uznania dla różnych rodzajów transportu, której skutkami są:

- różne prawdopodobieństwa i szanse na wykorzystanie różnych rodzajów transportu w sposób efektywny, bezpieczny i wygodny,
- faktyczne zachowania transportowe
- zyski oraz koszty i szkodliwe efekty, jakie generują ww. zachowania oraz ich nierówny rozkład społeczny i przestrzenny.

Zestaw narzędziowy powinien pozwalać interesariuszom, w tym w szczególności urzędnikom samorządowym oraz operatorom współdzielonej mobilności:

- mierzyć i oceniać wybrane aspekty obecnego i potencjalnego poziomu oraz rozkładu dostępności mobilności i związanych z tym korzyści, jak i kosztów i szkód generowanych przez mobilność
- identyfikować procesy, które prowadzą do tworzenia i podtrzymywania danego poziomu i rozkładu korzyści i szkód
- szacować, jak obecny i zwiększony udział mobilności współdzielonej może wpływać na ww. poziomy i rozkłady oraz realizację polityki transportowej i idei sprawiedliwości społecznej w transporcie.

Zestaw narzędziowy zostanie opracowany w toku wieloetapowego, iteracyjnego procesu angażującego różne rodzaje interesariuszy (decydentów, operatorów, użytkowników współdzielonych i niewspółdzielonych środków transportu, aktywistów / trzeciego sektora, naukowców). Interesariusze będą współpracować w serii warsztatów, pomiędzy którymi istniejące zasoby wiedzy będą uzupełniane o dodatkową wiedzę generowaną w lokalnym kontekście aglomeracji poznańskiej i GZM. Dodatkowa wiedza, będzie pozyskiwana w formie danych sondażowych, danych z wywiadów jakościowych, danych ze spacerów badawczych i danych GIS. Większość prac będzie prowadzona w dwóch polskich obszarach metropolitalnych (Poznań i GZM), ale z wykorzystaniem zarówno nowej wiedzy i rozwiązań wypracowanych w toku tego zadania, jak i wyników badań uzyskanych w innych kontekstach geograficznych i kulturowych (zadania 1, 2 i 3 – WP1, WP2 i WP3). Efekty prac będą z kolei przepracowywane, testowane i ulepszone w ww. innych kontekstach (zadanie 5 – WP5).

Główne etapy procesu są następujące.

#### **Krok 1. Przegląd najnowszej literatury i danych.**

Zebranie i opracowanie istniejącej wiedzy dotyczącej wskaźników i kryteriów stosowanych w politykach mobilności do ewaluacji ich efektów, ze szczególnym naciskiem na mobilność współdzieloną. Przegląd obejmuje:

- (1) literaturę akademicką i nieakademicką (raporty, dokumenty wytworzone przez partnerów współpracujących i urzędy) oraz akty prawne
- (2) dane i wiedzę przechowywaną i stosowaną przez interesariuszy.

#### **Krok 2. Gromadzenie wiedzy i oczekiwań wspólnie z interesariuszami.**

Identyfikacja umiejętności, narzędzi, praktyk i oczekiwań lokalnych interesariuszy w obszarze tworzenia i ewaluowania polityk mobilności i usług mobilności współdzielonej, realizowana przy użyciu:

- wewnętrznego sondażu,
- wywiadów pogłębionych
- analizy dokumentów, procedur i danych, którymi posługują się interesariusze.

Zakorzenie pracy nad produktem w lokalnym kontekście i kulturze organizacyjnej interesariuszy w taki sposób, by mogły powstać wyniki przydatne zarówno dla UAM, jak i dla partnerów współpracujących.

### **Krok 3. Synteza wiedzy zorientowana na praktyczne zastosowanie.**

Stworzenie syntezy wyników zadań 4.1 i 4.2 oraz tych pochodzących z innych WP oraz krytyczne przepracowanie jej podczas pierwszego warsztatu z interesariuszami. Stworzenie z nimi założeń i wytycznych dla zestawu narzędziowego.

### **Krok 4. Opracowanie zestawu narzędziowego.**

Opracowanie pierwszej wersji zestawu narzędzi do zorientowanej na sprawiedliwość ilościowej i jakościowej oceny polityk mobilności oraz roli mobilności współdzielonej w tych politykach. Wspólne zastosowanie go podczas drugiego warsztatu do przykładów pochodzących z lokalnych polityk i praktyk mobilności oraz istniejących usług mobilności współdzielonej w celu zidentyfikowania luk w wiedzy oraz barier dla skutecznych i sprawiedliwych rozwiązań z zakresu MW.

### **Krok 5. Wspólne generowanie danych i wypełnianie luk.**

Ko-produkcja danych, które pozwolą wypełnić luki i przewyżnić bariery zidentyfikowane w poprzednim kroku przy użyciu odpowiadających im metod i technik – badań jakościowych, sondażowych, analiz treści i/lub analiz GIS. Zastosowanie ich do stworzenia ulepszonej wersji zestawu narzędziowego.

### **Krok 6. Udoskonalenie i przetestowanie zestawu narzędziowego.**

Przetestowanie zaktualizowanej wersji zestawu narzędzi w aglomeracjach poznańskiej i GZM oraz zebranie informacji zwrotnych od lokalnych interesariuszy i partnerów projektu w celu wprowadzenia ostatnich poprawek do zestawu narzędzi podczas trzeciego warsztatu.

### **Koordynatorem zadania jest UAM.**

**Rola UAM:** wykonanie wszystkich ww. prac, dzielenie się danymi i wynikami z partnerami współpracującymi.

### **Rola partnerów współpracujących w Polsce:**

- podzielenie się danymi, opracowaniami, dokumentami dotyczącymi wskaźników i kryteriów stosowanych do ewaluacji polityk i strategii dotyczących mobilności, zwłaszcza współdzielonej – w takim zakresie, jaki jest możliwy i przy zapewnieniu ich pełnej poufności w zakresie wskazanym przez partnera współpracującego.
- udział w badaniach – udzielenie anonimowych wywiadów kwestionariuszowych i pogłębionych, w razie chęci udział w innych badaniach
- udział w warsztatach, określenie swoich potrzeb i oczekiwań, współtworzenie i krytyczna ocena kolejnych wersji zestawów narzędziowych
- w przypadku metropolii – przetestowanie i ocena stosowalności wyników procesu.

## **WP5. Transferowalność wypracowanych rozwiązań w obszarze polityki miejskiej**

Zadanie 5 koncentruje się na tym, w jaki sposób można zastosować zestawy narzędziowe, ustalenia i rozwiązania wypracowane w poszczególnych krajach i miejscowościach biorących udział w projekcie do innych kontekstów, tak by wdrażać rozwiązania z zakresu współdzielonej mobilności w bardziej sprawiedliwy sposób w mniej tradycyjnych kontekstach (mniejsza gęstość zaludnienia, mniej zamożne dzielnice lub mieszane rodzaje środowiska zabudowanego) i w krajach reprezentujących różne kultury mobilności.

Zadanie jest realizowane w formie międzynarodowych warsztatów. Trzy pierwsze warsztaty są przeznaczone dla osobnych rodzajów interesariuszy: decydentów na szczeblu miejskim i regionalnym, operatorów MW i stowarzyszeń związanych z mobilnością reprezentujących perspektywę użytkowników. Celem każdego z nich jest przeanalizowanie aspiracji, korzyści i ograniczeń dotyczących możliwości transferu efektów projektu do lokalnego kontekstu oraz zidentyfikowanie barier, które to utrudniają lub uniemożliwiają oraz wypracowanie

sposobów na ich pokonanie. Tego typu sposoby będą też głównym przedmiotem czwartego i ostatniego warsztatu, gromadzącego interesariuszy różnego typu.

**Koordynatorem zadania jest Politechnika w Montrealu, a UAM ma rolę pomocniczą.**

**Rola UAM:** wsparcie w rekrutacji osób uczestniczących w warsztatach i realizacji warsztatów, wsparcie w rekrutacji osób uczestniczących w warsztatach i realizacji warsztatów oraz przygotowaniu materiałów końcowych

**Rola partnerów współpracujących w Polsce:** udział w dwóch międzynarodowych warsztatach

WP5 koncentruje się na możliwościach aplikowania zestawu danych, metod pomiędzy krajami i miastami biorącymi udział w projekcie. Obejmuje głównie prace warsztatową lokalną i hybrydową, w grupach jednorodnych pod kątem typów interesariuszy oraz – na końcu – w grupie mieszanej..