

IV KONFERENCJA NAUKOWO – TECHNICZNA
MIASTO I TRANSPORT 2010

Obsługa komunikacyjna
Centrum miasta



ROLA PLANÓW MOBILNOŚCI W ORGANIZACJI RUCHU
SAMOCHODOWEGO ZWIĄZANEGO Z OBIEKTAMI W
CENTRUM MIASTA

KATARZYNA NOSAL
Politechnika Krakowska

24 lutego 2010
Politechnika Warszawska
Mała Aula, Plac Politechniki 1



Zarządzanie mobilnością to ogół działań związanych z planowaniem, organizowaniem, koordynowaniem i kontrolowaniem przemieszczania się ludzi.

Zarządzanie mobilnością ma na celu wpływanie na zachowania komunikacyjne i kształtowanie popytu na alternatywne w stosunku do samochodów osobowych, środki transportu.



Plan mobilności jest podstawowym instrumentem zarządzania mobilnością

Plan mobilności obejmuje:

- Zestaw działań promujących proekologicznego przemieszczania się, ideę
- Szereg środków, rozwiązań i strategii, które ideę te urzeczywistniają



Plany mobilności związane z organizacją ruchu samochodowego w centrum miasta realizowane dla:

- Wyodrębnionego obszaru – centrum miasta
- Generатора ruchu zlokalizowanego w centrum miasta (urzędy miast, uniwersytety, obiekty handlowe, etc.)



Geneza

Problemy związane z negatywnym wpływem ruchu zmotoryzowanego na centrum miasta:

- Wzrastająca kongestia komunikacyjna (prognozy przewidujące wzrost natężenia ruchu ulicznego do 2016 r. o 18% (bez dalszego rozwoju miasta i okolic), a o 27- 48% (zgodnie z planowanym rozwojem)
- Opóźnienia w kursowaniu pojazdów transportu publicznego
- Wzrostu wypadkowości
- Wzrost zanieczyszczeń powietrza



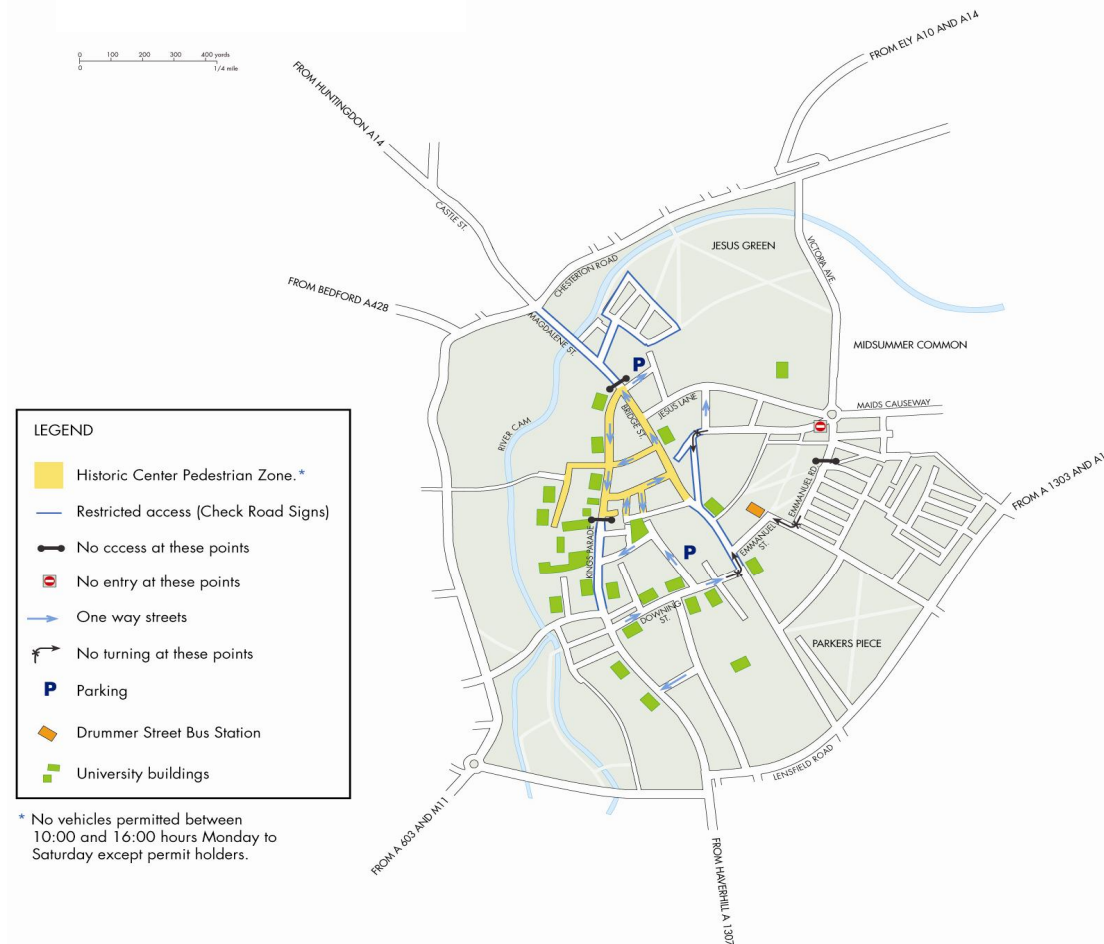
Strategia „kija i marchewki” (1997-1999):

- Ograniczenie dostępu dla samochodów osobowych do centrum miasta (eliminacja ruchu tranzytowego) à „kij”:
 - Zamknięcie the Bridge Street (1997)
 - Zamknięcie Emmanuel Road (1999)
- Zwiększenie kosztu parkowania w obszarze centrum à „kij”
(koszt 2h parkowania > koszt biletu dziennego dla użytkowników systemu P&R)

Plan mobilności dla centrum Cambridge



Plan centrum Cambridge z wprowadzonymi zmianami



The Bridge Street przed zmianami



The Bridge Street po zmianach





Strategia „kija i marchewki” (1997-1999):

- Usprawnienia dot. usługi transportu publicznego, infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, podniesienie standardu miejskiej przestrzeni ulicznej à „marchewka”
- Konsultacje społeczne, akcje marketingowe
- Wsparcie ze strony mediów



Rezultaty (1999)

- Zmniejszenie:
 - Zanieczyszczeń powietrza
 - Natężenia ruchu na The Bridge Street o 85%
 - Natężenia ruchu na Emmanuel Road o 78%, a na przyległym do niej parkingu o 57%
 - Natężenia ruchu przekraczającego rzekę River Cam (która tworzy fizyczną barierę biegnącą przez centrum miasta) z 77 000 pojazdów/12h w 1997, do 70 000 w 2000



Rezultaty (1999)

- Czystsze, bardziej ciche i bezpieczne centrum miasta – przyjazne dla pieszych i rowerzystów
- Bardziej niezawodna, wyższej jakości usługa transportu publicznego
- Zwiększenie wśród turystów popularności strefy pieszej powodujące powstanie nowych restauracji i kawiarni



Plan Mobilności dla Urzędu Miasta Nantes (2002-2006)

Cele szczegółowe planu:

- Zwiększenie udziału podróży odbywanych przez pracowników środkami transportu publicznego (2002: 20%)
- Zmniejszenie udziału podróży realizowanych przez pracowników samochodami prywatnymi (2002: 65%)



Zrealizowane działania:

- Dofinansowanie do biletów okresowych rocznych w wysokości 50% (na przejazdy pracowników środkami transportu publicznego)
- Likwidacja 98 miejsc parkingowych; dostępnych pozostało jedynie 38 miejsc
- Utworzenie nowych bezpiecznych miejsc parkingowych dla rowerów
- Zapewnienie puli rowerów służbowych



Zrealizowane działania:

- Zachęcanie do korzystania z systemu carpooling podczas podróży służbowych, dla których nie istniała korzystna oferta komunikacji zbiorowej
- Stworzenie specjalnej strony internetowej z informacjami dotyczącymi działań wdrażanych w ramach planu mobilności
- Stworzenie stanowiska Koordynatora Mobilności



Rezultaty wdrożonych działań (2007):

- 500 z 2200 pracowników nabywających bilety roczne na przejazdy środkami transportu publicznego
- Zwiększenie udziału środków transportu publicznego w codziennych podróżach pracowników z 20% do 30%
- Zmniejszenie udziału samochodów osobowych w codziennych podróżach pracowników z 65% do 50%

Plan mobilności dla Politechniki Krakowskiej

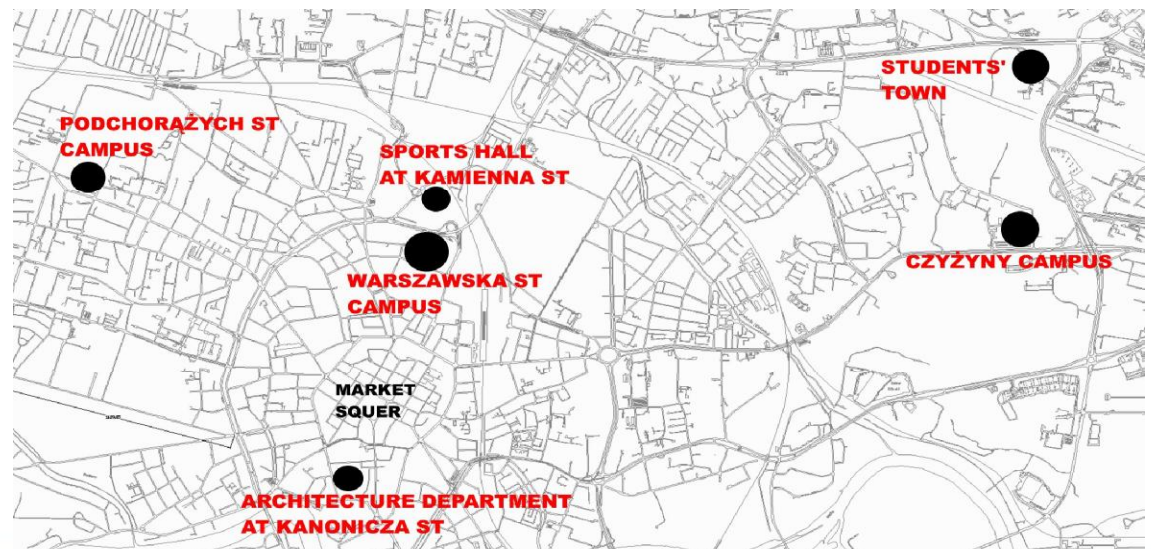


Cele planu mobilności:

- Zachęcenie pracowników i studentów do podróżowania alternatywnymi, w stosunku do samochodów, środkami transportu
- Redukcja potrzeb parkingowych na terenie kampusów PK




Obszar oddziaływania





Zrealizowane działania:

- Stworzenie internetowej strony informacyjnej www.info-komunikacja.one.pl dotyczącej proekologicznych środków transportu
- Stworzenie systemu carpooling na Uczelni pod nazwą: **jedźmy  razem**
- Stworzenie stanowiska konsultanta mobilności
- Dwukrotne zwiększenie opłaty za identyfikator uprawniający do wjazdu na teren PK



Zrealizowane działania:

- Instalacja nowych stojaków rowerów
- Działania edukacyjne dla studentów i pracowników
- Broszury dla studentów roku o możliwościach usług transport
- Happeningi, ulotki, plakaty, g





- Zwiększono udział podróży realizowanych w systemie carpooling w dojazdach do PK:
 - Dla pracowników: z 1% do 5%
 - Dla studentów dziennych: z 0% do 7%
 - Dla studentów zaocznych: z 1% do 17%
- Zmniejszono udział podróży realizowanych samochodem (jednoosobowe korzystanie z pojazdu) w dojazdach do PK :
 - Dla pracowników: z 45% do 41%
 - Dla studentów zaocznych: z 50% do 30%
- Zmniejszono zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla samochodów w kampusach PK



Realizacja planów mobilności przyczynia się do:

- Poprawy dostępności do centrum miasta dla pieszych, rowerzystów, użytkowników PT
- Redukcji potrzeb parkingowych w centrum, wykorzystania dotychczasowej przestrzeni parkingowej na inne cele
- Redukcji zatłoczenia komunikacyjnego, wypadków



Realizacja planów mobilności przyczynia się do:

- Poprawy świadczonych usług, warunków podróży transportem publicznym, rowerem, pieszo
- Wzrostu udziału pro-ekologicznych środków transportu w podróżach, w tym - udziału środków transportu publicznego
- Redukcji zanieczyszczeń powietrza i hałasu
- Poprawy jakości przestrzeni publicznej



mgr inż. Katarzyna Nosal
(knosal@pk.edu.pl)