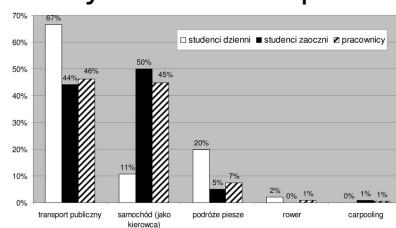




Pierwszy w Polsce plan mobilności zrealizowany został w Krakowie, przez Katedrę Systemów Komunikacyjnych Politechniki Krakowskiej, w ramach projektu CIVITAS CARAVEL. Projekt skierowany jest do pracowników i studentów uczelni i ma na celu zmianę zachowań komunikacyjnych społeczności akademickiej w zakresie korzystania z proekologicznych środków transportu [6].

Plan mobilności dla Politechniki Krakowskiej

Politechnika Krakowska posiada kilka kampusów zlokalizowanych w różnych częściach miasta, a pracownicy i studenci podróżując ze swoich miejsc zamieszkania do i pomiędzy kampusami uczelni generują duży ruch. Badania ankietowe dotyczące zachowań komunikacyjnych i preferencji pracowników i studentów, przeprowadzone w 2006 i 2007 r., tj. przed wprowadzaniem planu mobilności, na próbie ponad 2000 respondentów (530 pracowników, 750 studentów dziennych, 750 studentów zaocznych), wykazały, że społeczność akademicka w dużym stopniu korzystała z transportu publicznego w dojazdach do uczelni (rys.).



Równocześnie

badania pokazały, że niekorzystnie wysoki był udział samochodów osobowych (50% w podróżach studentów zaocznych, 45% w podróżach pracowników i 11% w podróżach studentów dziennych). Śladowy odsetek (rzędu 1%) społeczności uczelnianej wykorzystywał rowery i wspólne użytkowanie samochodów osobowych w dojazdach do miejsc pracy i nauki [12].

Deklaracje respondentów potwierdziły, że gdyby poprawie uległy warunki podróżowania transportem publicznym (dodatkowa linia komunikacyjna pomiędzy wszystkimi kampusami uczelni, redukcja czasu przejazdu pomiędzy Osiedlem Akademickim, a kampusem przy ul. Warszawskiej) oraz rowerem (dodatkowe stojaki rowerowe na terenie uczelni, ścieżki rowerowe pomiędzy kampusami PK) pracownicy i studenci częściej podróżowaliby tymi środkami transportu [13].

Opierając się na przeprowadzonych inwentaryzacjach i analizach, mając na uwadze opinie społeczności akademickiej oraz zmiany, które miały nastąpić w obsłudze transportem zbiorowym kampusu przy ul. Warszawskiej (budowa nowego torowiska tramwajowego, uruchomienie nowych linii tramwajowych) w ramach planu mobilności wprowadzono kilka rozwiązań.

Platforma informacyjna na temat podróżowania w mieście

Stworzono internetową platformę "Info.Komunikacja" (www.info-komunikacja.one.pl) zawierającą informacje o proekologicznych środkach transportu:

- komunikacji zbiorowej w Krakowie,
- podróżowaniu rowerem w mieście,
- podróżowaniu w systemie carpooling, który w ramach projektu CARAVEL wdrożono na uczelni pod nazwą „Jedźmy razem”.

Na tej witrynie umieszczono również specjalny moduł pomagający w planowaniu podróży: po wskazaniu źródła i celu podróży oraz wyborze środka transportu (autobus, tramwaj lub samochód), moduł wskazuje użytkownikowi trasę (najkrótszą ścieżkę) oraz czas podróży.

Konsultant mobilności na Politechnice Krakowskiej

Na uczelni stworzono stanowisko tzw. konsultanta mobilności, który jest osobą, doradzającą pracownikom i studentom w kwestii podróżowania do miejsc pracy, nauki i rozrywki, a jednocześnie wpływającą na proekologiczne zachowania komunikacyjne swoich klientów.

Konsultant mobilności udziela informacji m.in. o:

- podróżowaniu środkami transportu zbiorowego, rowerem oraz w systemie carpooling;
- połączeniach PKS, kolejowych i lotniczych;
- wpływie poszczególnych środków transportu na środowisko;
- inwestycjach i planach rozwoju infrastruktury transportowej w Krakowie.

W pobliżu trzech wejść na teren uczelni przy ul. Warszawskiej zamontowano specjalne tablice informujące o możliwościach skorzystania z usługi konsultanta.

Polityka parkingowa

Wpływ planów mobilności na zmianę zachowań komunikacyjnych cz. II

Utworzono: czwartek, 21, styczeń 2010 08:45

Do wjazdu i postoju na terenach Politechniki Krakowskiej uprawnieni są pracownicy oraz studenci zaoczni posiadający specjalne identyfikatory. W 2006 r. zostało wydanych ponad 1500 identyfikatorów pracownikom, a ok. 800 identyfikatorów - studentom zaocznym. 80% wszystkich identyfikatorów wykorzystywanych jest do wjazdu na teren kampusu przy ul. Warszawskiej, gdzie istnieje ok. 500 miejsc parkingowych. W przyszłości na tym terenie powstanie budynek nowej biblioteki, w związku z czym zlikwidowanych zostanie część miejsc postojowych.

Aby zachęcić pracowników i studentów do korzystania z komunikacji zbiorowej zamiast prywatnego samochodu, a tym samym - aby złagodzić deficyt miejsc parkingowych na terenie Politechniki, w 2007 r. władze uczelni dwukrotnie zwiększyły koszt nabycia identyfikatora umożliwiającego parkowanie. W ankiecie przeprowadzonej w październiku 2008 r. na próbie 660 respondentów, 5% pracowników i 9% studentów zaocznych podało, że zamieniło samochód osobowy na proekologiczne środki lokomocji, w związku ze zwiększeniem kosztu parkowania. Jednak porównanie liczby identyfikatorów wydanych przed i po wprowadzeniu planu mobilności (w 2006 r. i ponownie w 2008 r.) pokazuje, że liczba identyfikatorów wydanych pracownikom zmniejszyła się ze 1550 do 1468, ale liczba identyfikatorów wydanych studentom zaocznym - zwiększyła: z 800 do 980.

Zauważyć można również niekonsekwencje w działaniach uczelni dotyczących polityki parkingowej, gdyż z jednej strony - zwiększając cenę identyfikatora zachęca się do ograniczenia podróży samochodami, a z drugiej - w miejscu niedawno wyburzonego budynku, planuje się budowę kolejnego parkingu dla samochodów.



Polityka rowerowa

W celu zaspokojenia wciąż rosnących potrzeb parkingowych rowerzystów, na terenie wszystkich kampusów uczelni zainstalowano 23 nowe stojaki, zwiększając liczbę miejsc postojowych dla rowerów o ok.120. Skrócono szlabany na jednej z bram wjazdowych na teren kampusu przy ul. Warszawskiej tak, aby zapewnić rowerzystom swobodny ruch pomiędzy szlabanami, a w pobliżu trzech wjazdów na teren uczelni zamontowano tablice informujące o rozmieszczeniu obiektów uczelnianych i stojaków rowerowych.

Poprawa dostępności uczelni transportem zbiorowym

W okresie realizacji planu mobilności zwiększyła się dostępność uczelni komunikacją tramwajową dzięki uruchomieniu linii tramwaju tradycyjnego i szybkiego z przystankami zlokalizowanymi w bliskim sąsiedztwie kampusu przy ul. Warszawskiej. Dzięki wprowadzeniu linii tramwajowych nr 5 oraz nr 12 społeczność akademicka zyskała bezpośrednie połączenie między kampusem w Czyżynach i

kampusem przy ul. Warszawskiej oraz między kampusem przy ul. Warszawskiej i przy ul. Podchorążych.



Koncepcja połączenia obiektów uczelni ścieżkami rowerowymi

Ścieżki rowerowe, zaplanowane w ramach koncepcji, miałyby połączyć następujące obiekty uczelni: kampusy przy ul. Warszawskiej, przy ul. Podchorążych, w Czyżynach oraz Osiedle Akademickie. Koncepcja zakłada dwa warianty: tymczasowy wymagający zmian w organizacji ruchu na kilku ulicach i wprowadzenia ułatwień dla rowerzystów (oznakowanie poziome i pionowe, obniżenie krawężników, itp.) oraz rozwiązanie docelowe obejmujące budowę ciągów komunikacyjnych. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie wdrożył kilka z rozwiązań zaproponowanych w wariantcie tymczasowym.

Działania marketingowe i edukacyjne w ramach planu mobilności dla PK

W ramach planu mobilności dla Politechniki Krakowskiej przeprowadzono szereg akcji marketingowych i edukacyjnych: dystrybuowano ulotki i broszury, wygłaszano referaty na konferencjach, publikowano artykuły w czasopismach branżowych, organizowano szkolenia i warsztaty dla społeczności akademickiej.

Dużym zainteresowaniem wśród studentów cieszyły się także happeningi propagujące ruch rowerowy, transport publiczny oraz system carpooling. Atrakcjami towarzyszącymi tego typu imprezom były liczne konkursy (dotyczące systemu carpooling i maksymalnej liczby osób mogących pomieścić się w jednym samochodzie; usług, jakie powinien świadczyć konsultant mobilności, wyposażenia autobusu/tramwaju przemieszczającego się pomiędzy kampusami uczelni), które umożliwiały uczestnikom zdobycie cennych nagród, ale były również okazją do przedstawienia pomysłów dotyczących sposobów podróżowania do uczelni. Dodatkowo studenci i pracownicy mieli możliwość oznakowania rowerów dla

zabezpieczenia ich przed kradzieżą oraz korzystali z bezpłatnych usług serwisowych. Promowano ideę systemu „Jedźmy razem”, transport publiczny i nową usługę MPK – autobusy z bagażnikami na rowery. Happeningi kończyły się uroczystymi przejazdami rowerowymi, w których uczestniczyli przedstawiciele władz uczelni.

Badania ankietowe przeprowadzone w październiku 2008 r., na grupie 990 respondentów, potwierdziły, iż dzięki działaniom w ramach planu



mobilności, udział jednoosobowych podróży realizowanych samochodem w dojazdach do kampusów uczelni zmniejszył się - dla pracowników: z 45% do 41%, dla studentów zaocznych: z 50% do 30% [12]. Pracownicy i studenci realizują więcej podróży samochodem, dzieląc miejsce w pojeździe z innymi - udział podróży odbywanych w systemie carpooling w dojazdach do PK wzrósł - dla pracowników z: 1% do 5%, dla studentów dziennych: z 0% do 7%, dla studentów zaocznych: z 1% do 17%. W dojazdach pracowników do kampusów PK udział rowerów zwiększył się z 1% do 2%.

Poza tym pakiet inicjatyw realizowanych w ramach planu mobilności został włączony do zapisów uchwalonej w 2007 r. Polityki Transportowej dla Miasta Krakowa, jako zestaw środków realizacji jej celów.

Podsumowanie

Odwołując się do przedstawionych przykładów, zauważyć można, że plany mobilności są niewątpliwie potężnym instrumentarium służącym zaspakajaniu potrzeb podróżnych i kształtowaniu ich proekologicznych postaw komunikacyjnych.

Realizacja planów mobilności zapewnia wiele korzyści zarówno dla adresatów projektu, przedsiębiorstw (instytucji) wdrażających oraz społeczności miast.

Wśród korzyści odnoszonych przez pracowników instytucji i ich klientów wymienić można:

- poprawę dostępności przedsiębiorstw/instytucji/obszarów;
- dostarczenie szerokiego wachlarza możliwości alternatywnego podróżowania w stosunku do samochodu prywatnego;
- poprawę świadczonych usług, w tym warunków podróży transportem publicznym, rowerem, pieszo;
- poprawę bezpieczeństwa komunikacyjnego i osobistego użytkowników;

- redukcję czasu i kosztów podróży;
- okazję do codziennej aktywności fizycznej (podróże rowerowe, piesze);

Korzyści, które są odnoszone przez instytucje i przedsiębiorstwa wynikają z:

- poprawy dostępności przedsiębiorstwa (dla pracowników i klientów);
- redukcji kosztów i trudności związanych z parkowaniem;
- poprawy stosunków z mieszkańcami pobliskich obszarów (w skutek zmniejszenia uciążliwości związanych z parkowaniem ich pojazdów oraz z redukcją hałasu);
- zmniejszenia liczby wypadków podczas podróży do pracy (mniejsza absencja pracowników);
- bardziej efektywnego wykorzystania samochodów będących własnością instytucji;
- budowania proekologicznego i innowacyjnego wizerunku przedsiębiorstwa (pomocnego w staraniu się o fundusze UE);

Realizacja planów mobilności wpływa na zwiększenie udziału proekologicznych środków transportu w podróżach w mieście (w tym transportu publicznego) oraz powstrzymuje wzrost zatłoczenia komunikacyjnego. Tego typu inicjatywy korzystnie oddziałują na procesy planowania, realizacji i funkcjonowania infrastruktury transportowej, wpływają pośrednio na redukcję liczby wypadków, zanieczyszczeń powietrza i hałasu.

Katarzyna Nosal
Katedra Systemów Komunikacyjnych
Politechnika Krakowska

Abstract: The paper presents the mobility management concept as well as gives examples of the mobility plans which are the fundamental instruments of the mobility management. Mobility plan includes activities for promotion of sustainable mobility modes: bikes, public transport, walking trips and new means of private car usage (carpooling, carsharing systems). It consists also solutions which realize an idea of sustainable transportation. Mobility plan activities allow to fulfill travellers' mobility needs and shape their mobility behaviours.

[Literatura](#)