



W jaki sposób miasta mogą ograniczyć negatywny wpływ ruchu samochodowego bez ograniczania mobilności swoich obywateli? Czy można ograniczyć zanieczyszczenie powietrza, zatory komunikacyjne, emisję CO₂ lub korzystanie z przestrzeni publicznej, zwiększając jednocześnie dostęp obywateli do miejsc pracy, sklepów, usług zdrowotnych lub instytucji edukacyjnych?

W ramach prac ITF nad wspólną mobilnością analizuje się możliwe do zrealizowania odpowiedzi na to pytanie. Zaczyna się od obserwacji, że samochód jest dziś spektakularnie niewykorzystany. Przeciętny samochód, będący własnością prywatną, eksploatowany jest mniej niż godzinę dziennie i przewozi średnio jedną lub dwie osoby. Lepsze wykorzystanie istniejącej przepustowości poprzez wspólne korzystanie z samochodów i wspólne jeżdżenie mogłoby potencjalnie zmniejszyć liczbę przejechanych kilometrów ogółem. Technologia cyfrowa oferuje skuteczne możliwości dopasowania popytu i podaży, tak aby wspólne podróże nie oznaczały, że ludzie będą mniej elastyczni.

W ramach słynnego obecnie "studium lizbońskiego" w 2015 roku, badacze ITF przeanalizowali scenariusz "co by było, gdyby...". Co by się stało, gdyby wszystkie prywatne samochody w mieście zostały zastąpione wspólnymi pojazdami? Wykorzystując rzeczywiste dane dotyczące mobilności z prawdziwego miasta (Lizbona, Portugalia), zbudowali oni w tym mieście bardzo szczegółowy komputerowy model mobilności. Następnie usunęli wszystkie prywatne podróże samochodowe i zastąpili je przejazdami we wspólnych pojazdach, testując różne konfiguracje, w tym wspólne pojazdy z własnym napędem, pojazdy elektryczne, sześciomiejscowe wspólne taksówki oraz 8- i 16-miejscowe "Autobusy Taxi".

Rezultaty były oszałamiające: wystarczyło zaledwie 10% lub nawet mniej pojazdów, aby obywatele dotarli tam, gdzie chcieli i kiedy chcieli. Zlikwidowano zatory komunikacyjne, emisja CO₂ zmniejszyła się o jedną trzecią, a miejsca parkingowe na ulicy nie były już potrzebne!

ITF pracuje nad wspólną mobilnością

Utworzono: środa, 25, lipiec 2018 11:06

Wstępne ustalenia zostały potwierdzone w symulacjach z danymi z innych miast. Pokazały one również, że wspólna mobilność może znacząco poprawić równość dostępu do miejsc pracy, usług zdrowotnych, edukacji i innych możliwości. Rozszerzenie tego modelu z centrum miasta na szerszy obszar metropolitalny pokazało, że wspólne usługi muszą uzupełniać to, co oferuje metro i dojazdowe linie kolejowe, przyczyniając się do zwiększenia ich udziału w rynku.

Źródło: ITF