



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Gdańska Warsztaty z mieszkańcami: zarządzanie mobilnością

17 października 2017 roku



Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni





Agenda warsztatów:

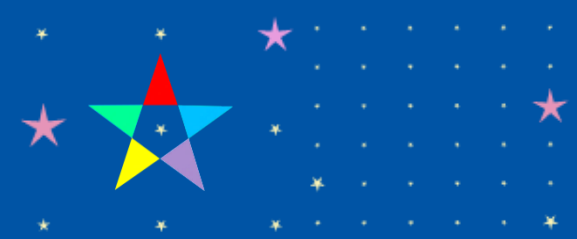
(moderacja Przemysław Kluz, przedstawicielka ZDiZ – Karolina Orcholska)

1. Przywitanie, przedstawienie celu i planu warsztatów – 5 min.
2. Przedstawienie założeń i harmonogramu prac nad SUMP – 5 min.
3. Prezentacja pięciu obszarów w zarządzaniu mobilnością – 40 min
4. Wprowadzenie do metody warsztatów (zasady, czas, rezultaty) – 5 min.
5. Praca w grupach – 60 min. = $5 * 10$ min + 2min przejście
6. Podsumowanie na forum prac stolików – $5*2$ min (10 min.) (moderatorzy)
7. Pytania i komentarze uczestników na forum – 25 min.
8. Podsumowanie



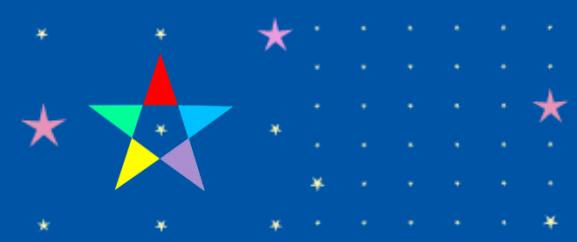
Prace nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej odbywają się w ramach projektu CITYMOBILNET, którego celem jest opracowanie Zrównoważonego Planu Mobilności dla Gdańska (SUMP). Projekt finansowany jest z programu Europejskiej Współpracy Terytorialnej współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej (w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego) - URBACT III. Projektu obejmuje okres od lata 2016 do wiosny 2018.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP)



To plan strategiczny, który opiera się na dotychczasowej praktyce planowania i strategii transportu, przy uwzględnieniu zasad integracji, partycypacji społecznej i oceny, w celu zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb społeczeństwa w zakresie jakości życia w miastach oraz ich otoczeniu.

To sprawdzone narzędzie potrzebne do polepszenia jakości życia mieszkańców oraz przedsiębiorców (wraz z ich bliższym i dalszym otoczeniem) poprzez zaspokojenie ich codziennych potrzeb transportowych.



Stworzenie zrównoważonego systemu transportowego w mieście (zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców miast i przedsiębiorców) poprzez:

- zapewnienie wszystkim mieszkańcom dostępności do miejsc pracy i usług,
- zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa,
- redukcja zanieczyszczenia środowiska, efektu cieplarnianego oraz poziomu konsumpcji energii,
- zwiększenie efektywności transportu pasażerskiego i towarowego,
- podnoszenie atrakcyjności środowiska miejskiego,
- zintegrowane podejście do wszystkich form transportu w mieście.

Polityka i działania określone w planie zrównoważonego transportu miejskiego powinny obejmować kompleksowo wszystkie środki i formy transportu funkcjonujące w całej aglomeracji miejskiej, w tym: transport publiczny i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany, w zakresie ruchu, jak i parkowania.

Plan zrównoważonego transportu miejskiego opiera się na istniejących dokumentach i rozszerza je w odpowiednim zakresie.

Opierając się na dotychczasowych praktykach i ramach regulacyjnych państw członkowskich, podstawowymi cechami SUMP są:



- Partycypacyjne podejście, które angażuje obywateli i interesariuszy od początku przez cały proces planowania
- Zobowiązanie się do realizacji zasad zrównoważonego rozwoju w zakresie gospodarczym, sprawiedliwości społecznej i jakości środowiska
- Zintegrowane podejście, które uwzględnia praktyki i strategie pochodzące z różnych sektorów polityki, poziomów władzy, podejścia sąsiednich samorządów
- Jasna wizja, określenie celów i koncentracja na osiągnięciu wymiernych celów, które są osadzone w ogólnej strategii zrównoważonego rozwoju

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej



Istnieje powszechna zgoda co do potrzeby bardziej zrównoważonego i zintegrowanego planowania, jako sposobu radzenia sobie ze złożonością mobilności miejskiej.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SUMP opiera się na wszystkich istniejących dokumentach (strategicznych, planistycznych etc.) obowiązujących w mieście i rozszerza je w odpowiednim zakresie.

Główna idea to równy dostęp dla wszystkich mieszkańców miasta do określonego obszaru niezależnie od miejsca zamieszkania, sprawności fizycznej, wieku czy posiadanego środka transportu oraz zapewnienie mieszkańcom wysokiej jakości zrównoważonego systemu transportu miejskiego



Kamień milowy:
Końcowa ocena wpływu

- 11.1 Regularna aktualizacja planu działania
- 11.2 Ocena sytuacji – rozumienie przyczyn sukcesów i porażek
- 11.3 Identyfikacja nowych wyzwań dla nowych generacji SUMP

11. Wyciąganie wniosków

- 10.1 Zarządzanie planem działania
- 10.2 Komunikacja i zaangażowanie mieszkańców
- 10.3 Sprawdzenie postępu w świetle przyjętych celów

10. Zapewnienie właściwego zarządzania i komunikacji

Wdrażanie planu

Kamień milowy:
Przyjęcie dokumentu SUMP

- 9.1 Sprawdzenie jakości planu
- 9.2 Przyjęcie ostatecznego planu
- 9.3 Określenie podmiotów/osób odpowiedzialnych

9. Przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej

- 8.1 Zorganizowanie systemu monitoringu i oceny

8. Monitoring i ocena jako element planu

Określenie planu działania

- 7.1 Przyporządkowanie zakresów obowiązków i zasobów
- 7.2 Przygotowanie planu działania i finansowania

7. Uzgodnienie zakresów odpowiedzialności oraz alokacja zasobów

Racjonalne i klarowne określenie celu

Kamień milowy:
Identyfikacja dostępnych środków

- 6.1 Identyfikacja najbardziej efektywnych działań
- 6.2 Nauka z doświadczeń innych
- 6.3 Określenie najlepszej wartości w stosunku do ceny
- 6.4 Wykorzystanie efektu synergicznego dla tworzenia zintegrowanych zestawów działań

6. Opracowanie efektywnych zestawów działań

5. Określenie priorytetów i wymiernych celów

- 5.1 Identyfikacja priorytetów dla mobilności
- 5.2 Opracowanie celów wg koncepcji S.M.A.R.T.

4. Określenie wspólnej wizji

- 4.1 Opracowanie wspólnej koncepcji mobilności i obszarów przyległych
- 4.2 Aktywne informowanie społeczeństwa

3. Analiza sytuacji i opracowanie scenariusza wydarzeń

Kamień milowy:
Analiza problemów i możliwości zawartych w strategii

- 3.1 Przygotowanie analizy problemów i możliwości
- 3.2 Opracowanie scenariusza wydarzeń

2. Zdefiniowanie procesu rozwoju i zakresu planu działania

- 2.1 Spójnienie poza własne granice kompetencji i obowiązków
- 2.2 Dążenie do koordynacji przyjętej strategii oraz podejścia zintegrowanego
- 2.3 Zaplanowanie udziału kluczowych interesariuszy i obywateli
- 2.4 Uzgodnienie planu działania i zasad zarządzania

1. Określenie potencjału dla skutecznej realizacji SUMP

- 1.1 Zobowiązanie do przestrzegania ogólnych zasad zrównoważonego transportu
- 1.2 Ocena wpływu polityki regionalnej / krajowej
- 1.3 Przeprowadzenie samooceny
- 1.4 Przegląd dostępnych środków
- 1.5 Określenie ram czasowych
- 1.6 Identyfikacja kluczowych stron oraz interesariuszy

Punkt wyjścia:
„Chcemy poprawić mobilność i jakość życia naszych mieszkańców!”

Zarządzanie mobilnością



Zarządzanie mobilnością (Mobility Management) to koncepcja promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzania zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych. U podstaw zarządzania mobilnością leżą „miękkie” środki, takie jak informacja i komunikacja, organizacja usług oraz koordynacja działań różnych partnerów.

Środki „miękkie” najczęściej mają za zadanie poprawę skuteczności środków „twardych” stosowanych w transporcie w mieście. Środki zarządzania mobilnością nie muszą wymagać wielkich inwestycji finansowych, przy jednoczesnym utrzymaniu wskaźnika korzyści/koszty (BCR – Benefit Cost Ratio).

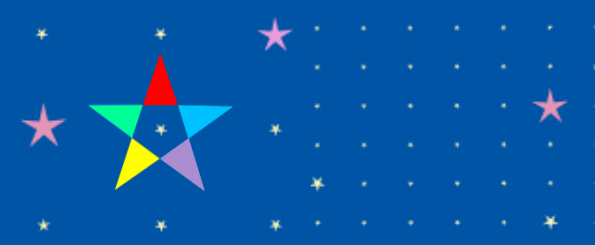
ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ MA NA CELU WPŁYWANIE NA ZACHOWANIA KOMUNIKACYJNE I KSZTAŁTOWANIE POPYTU NA OPCJONALNE, W STOSUNKU DO SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, ŚRODKI TRANSPORTU.



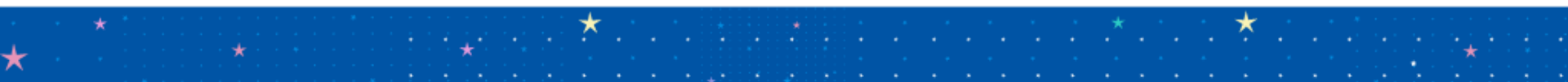
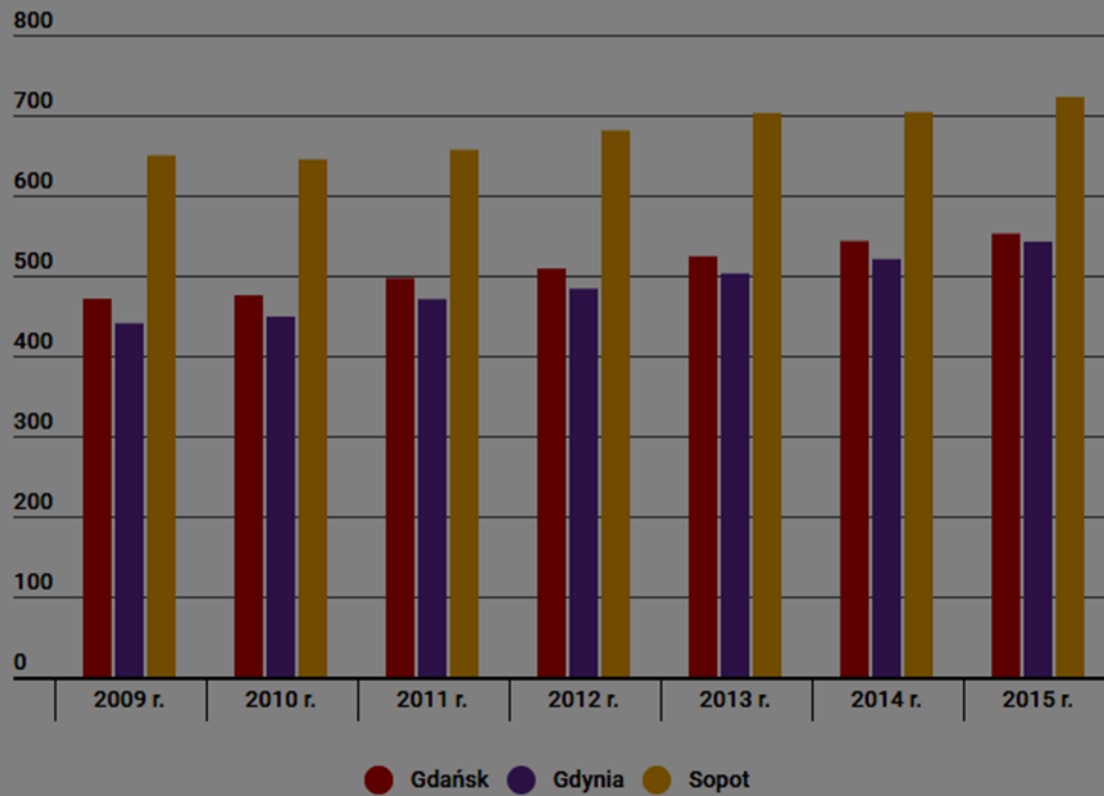


Liczba aut /1 tys. mieszkańców (2015)

-
- Gdańsk 552
- Gdynia 542
- Sopot 722



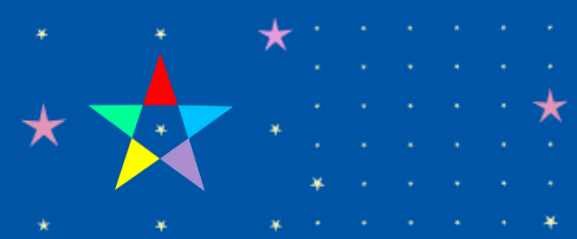
Samochody osobowe na 1000 mieszkańców w Trójmieście



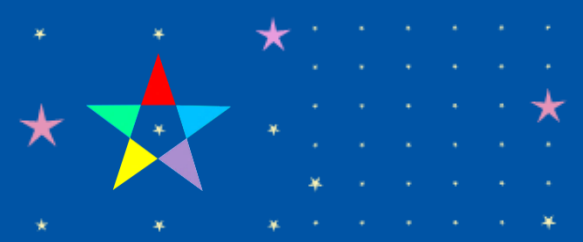


- .10115 respondentów
- . 45% mieszkańców pracuje poza domem
- . 67,2% mieszkańców posiada w gospodarstwie co najmniej 1 samochód
- . 70% mieszkańców posiada co najmniej 1 rower



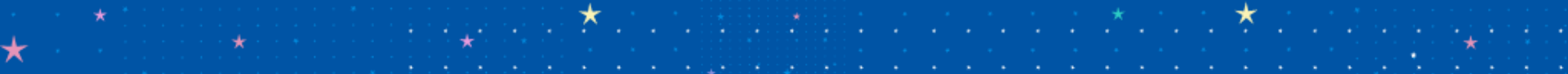


- Dlaczego wybierasz podróż samochodem?
 - 40,3% większa wygoda
 - 25,9% krótszy czas podróży
 - 20,2% łatwiej przewieźć zakupy
 - 11% brak oczekiwania
 - Jedynie 6% uznało, że auto jest niezbędne do wykonywania pracy



Przewidywana przyszłość

- carsharing
- carpool
- pojazdy samosterujące





- Co skłoniło do przesiadki na transport zbiorowy?
- 21,8% niższy koszt podróży
- 15,5% brak kłopotu z parkowaniem
- 12,7% zatłoczenie dróg
- 11,3% z auta korzysta inna osoba
- 7,9% brak kosztu parkowania



- Jak podróżują gdańszczanie?
- 41,2% samochodem
- 32,1% komunikacją zbiorową
- 20,8% pieszo
- 5,9% rowerem
- Czyli:
- zrównoważona mobilność 66,6%

Koszty użytkowania samochodu



Cena auta: ok. 65 990 zł



UBEZPIECZENIE OC

ok. 800 zł/1 rok



UTRATA WARTOŚCI

61% = 40 446 zł/5 lat



PALIWO

ok. 4050 zł/1 rok



STANDARTOWY SERWIS

ok. 3000 zł/5 lat

miesięcznie

66,7 zł

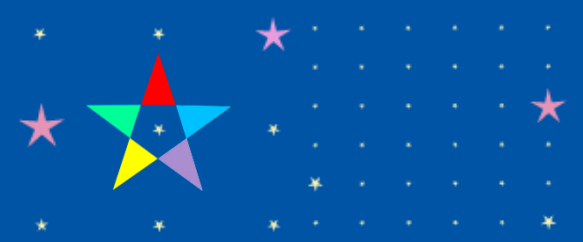
337,5 zł

50 zł

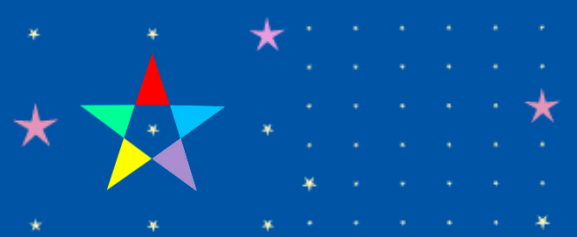
674,1 zł

miesięczny koszt całkowity

1128,30 zł



- Średnie napełnienie samochodu
 - 1,5 osoby
- Średni czas podróży autem
 - 25 minut



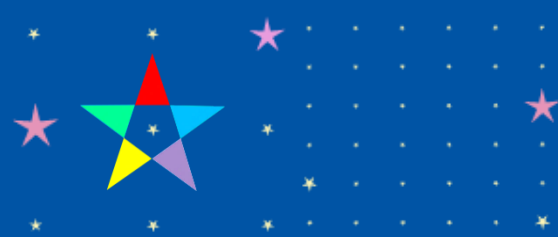
Czas użytkowania samochodu

- Wg międzynarodowych badań, średnio

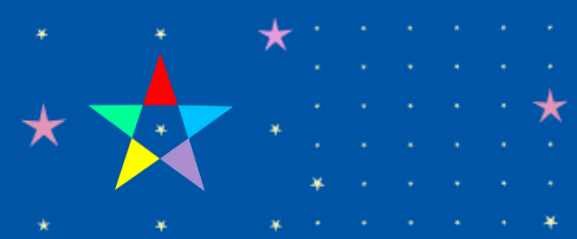
• 4%



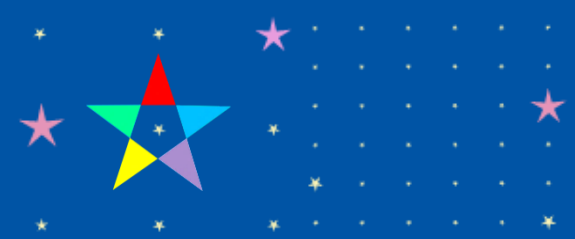
Średnia prędkość w miastach



Średnia prędkość w centrum



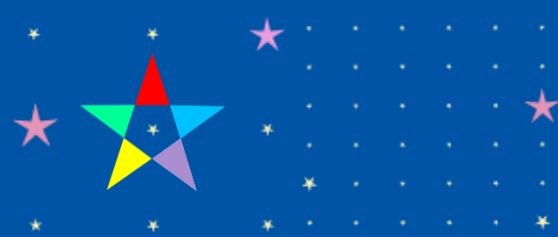
MIEJSCE	MIASTO 	ŚREDNIA PRĘDKOŚĆ 
1.	Wrocław	25 km/h
2.	Kraków	26 km/h
3.	Poznań	27 km/h
4.	Łódź	29 km/h
5.	Szczecin	30 km/h
5.	Warszawa	30 km/h
6.	Bydgoszcz	32 km/h
7.	Lublin	33 km/h
8.	Gdańsk	35 km/h
9.	Katowice	41 km/h



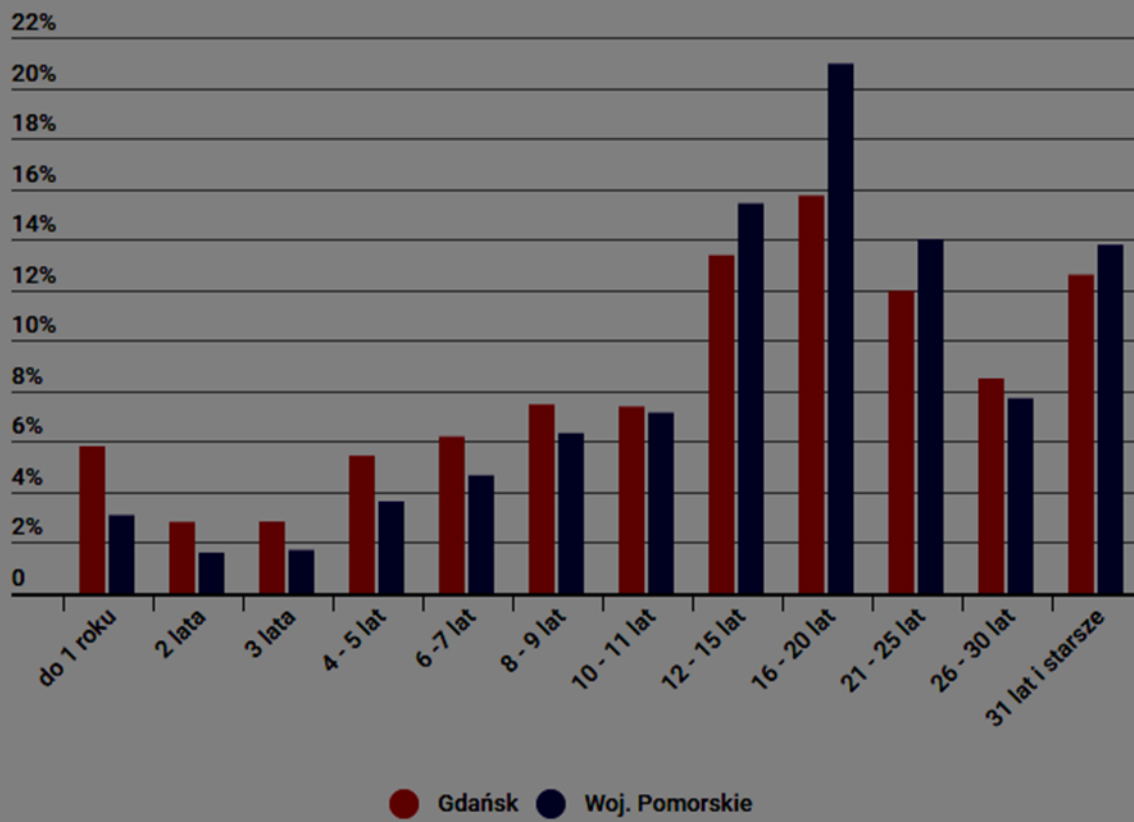
- 15,7% 16-20 lat
- 13,4% 12-15 lat
- 12% 21-25 lat
- czyli 41,1% > 12 lat

- 5,8% < 1 rok

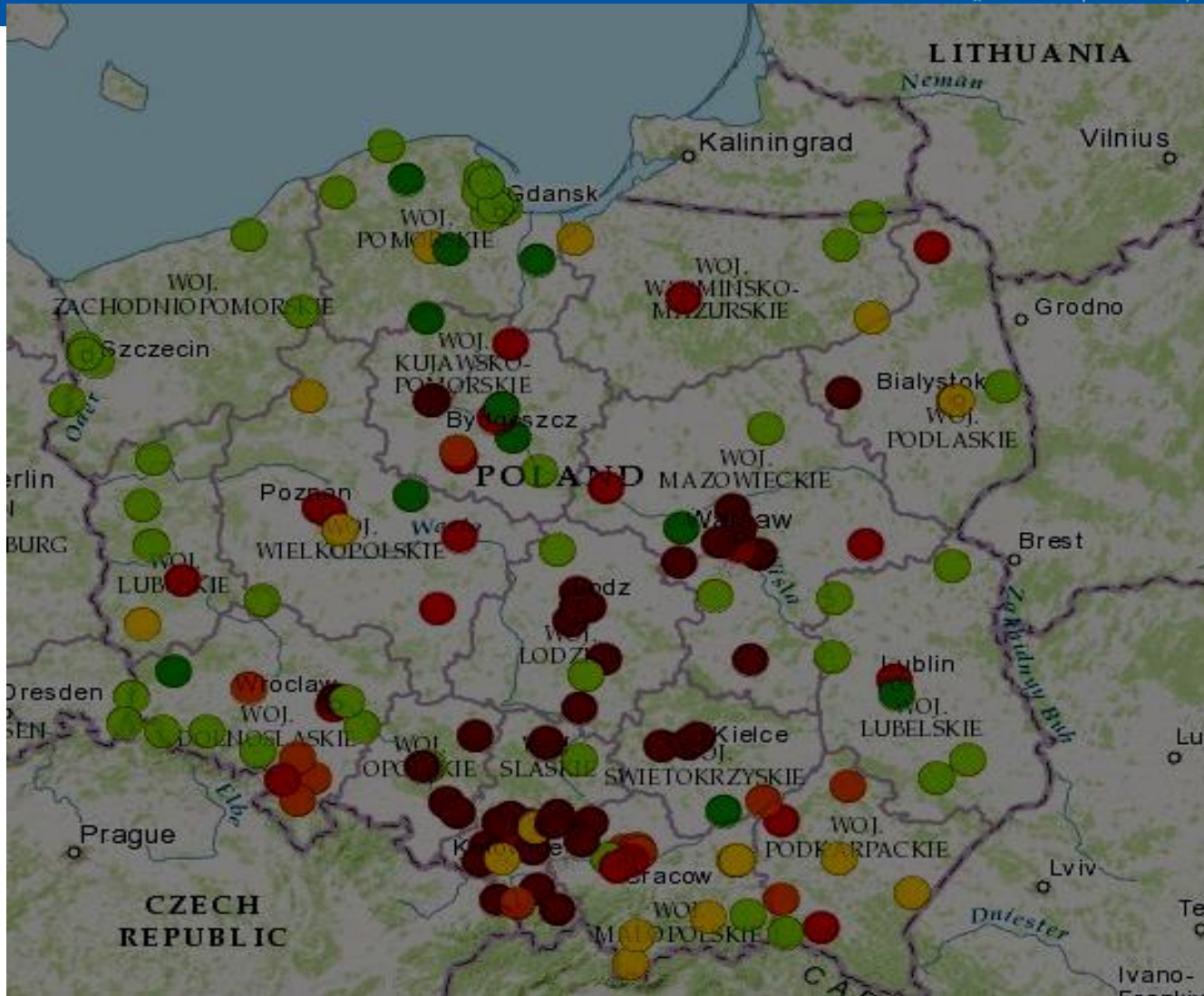
Wiek samochodów

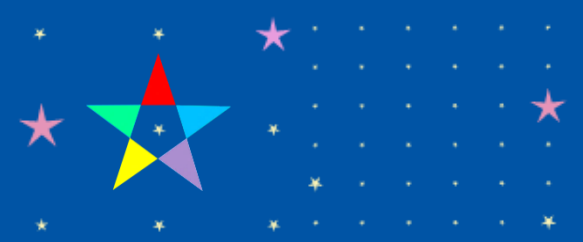


Zarejestrowane samochody osobowe wg wieku w 2015 r.

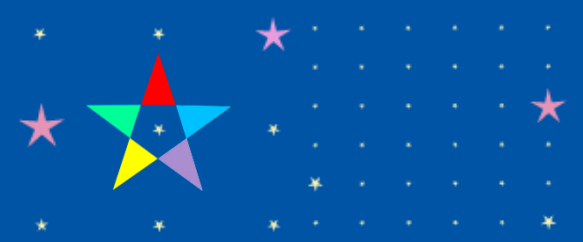


Obciążenie dla środowiska





- 6489 zdarzeń
- 12 osób poniosło śmierć
- w tym 8 pieszych i 2 rowerzystów
- 570 rannych



- 11,2 tys mandatów za nieprawidłowe parkowanie
- 60 tys mandatów za brak biletu
- Pierwsza h parkowania jest tańsza niż bilet jednorazowy

Zdarzenia drogowe ul. Słowackiego 2016r.

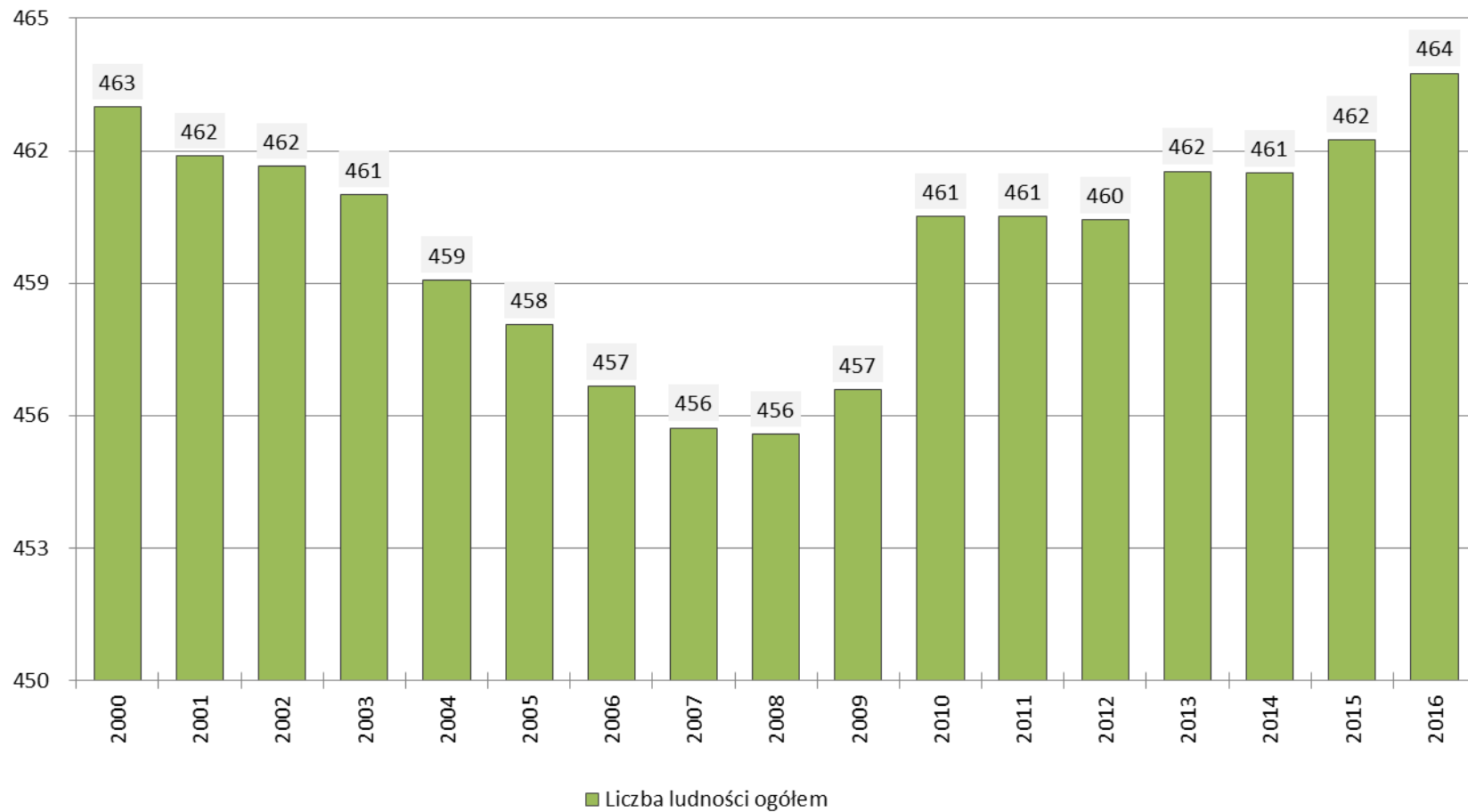


- 333 zdarzenia drogowe
- 1 ofiara śmiertelna
- 17 rannych
- Po likwidacji fotoradarów w 2014r nastąpił wzrost z 204 zdarzeń
- W miejscach likwidacji nastąpił 46% wzrost ofiar śmiertelnych

Znaczenie inteligentnych systemów transportowych w zarządzaniu mobilnością – Ewa Kusio



tys.



Źródło: <http://www.gdansk.pl/biznes/Gdansk-w-liczbach,a,33608>



Wstęp



ul. Bulońska



Al. JP II



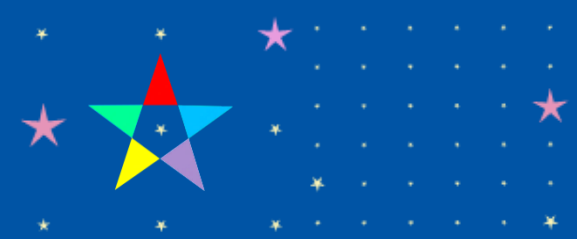


Tradycyjne podejście

Nowoczesne podejście:

- ujęcie systemowe,
- ujęcie procesowe,
- zarządzanie ruchem drogowym jako usługa,
- wspomaganie różnych poziomów i koncepcji zarządzania przez ITS (inteligentne systemy transportowe)
- koncepcja zarządzania mobilnością

**Miasta tak samo jak prywatne firmy
potrzebują innowacyjnych rozwiązań!**



Zarządzanie ruchem drogowym

PRODUKT
organizacji
zajmujących
się
zarządzaniem
ruchem
drogowym

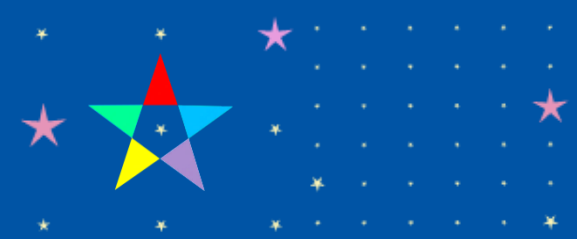
=

WYRÓB
w postaci
istniejącej
infrastruktury
transportowej

+

USŁUGA
przemieszczania
się, informacje o
sieci
transportowej





Dlaczego ITS można uznać za
inteligentne?



Ponieważ są one zdolne do radzenia sobie z nową sytuacją dotyczącą –
bezpieczeństwa, zatorów, przeszkód, stanu urządzeń – poprzez **łączenie wszystkich źródeł danych i wytwarzanie wartościowych informacji.**

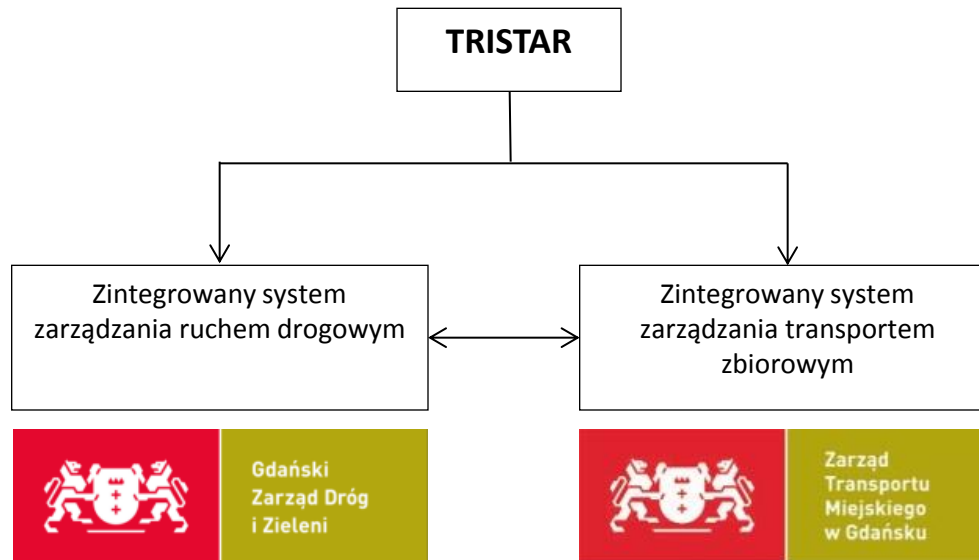
Inteligentne systemy transportowe




Bitcarrier, kamery do odczytu numerów rejestracyjnych

→ Tablica zmiennej treści





TRISTAR



**Skrócenie czasów przejazdu
transportu indywidualnego
i transportu publicznego**

**Skrócenie czasu usuwania
awarii sygnalizacji.
Możliwość obserwacji ruchu
i monitorowania
wprowadzanych zmian z
centrum sterowania
ruchem.
Poprawa wiedzy na temat
systemu transportu.**



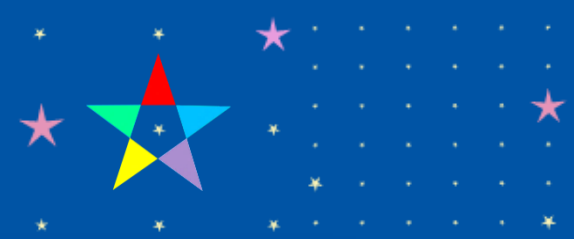
Użytkownik systemu



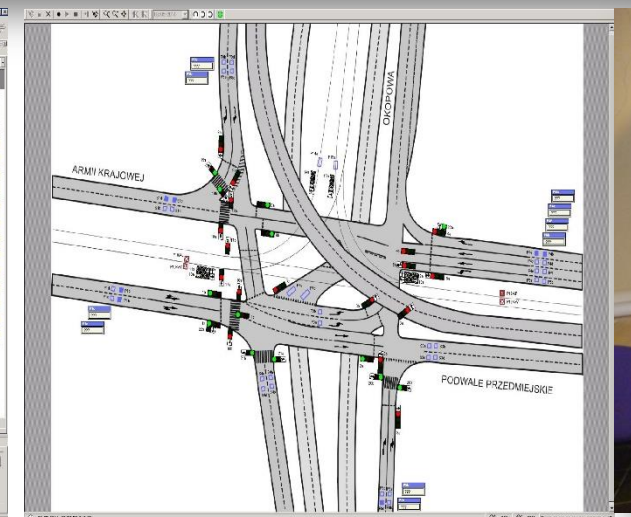
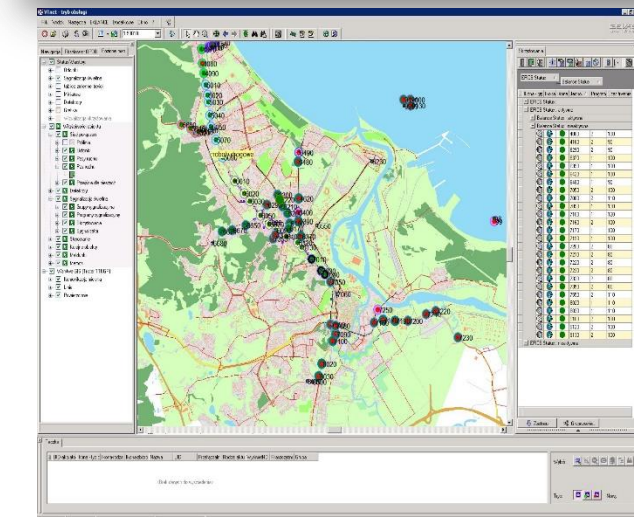
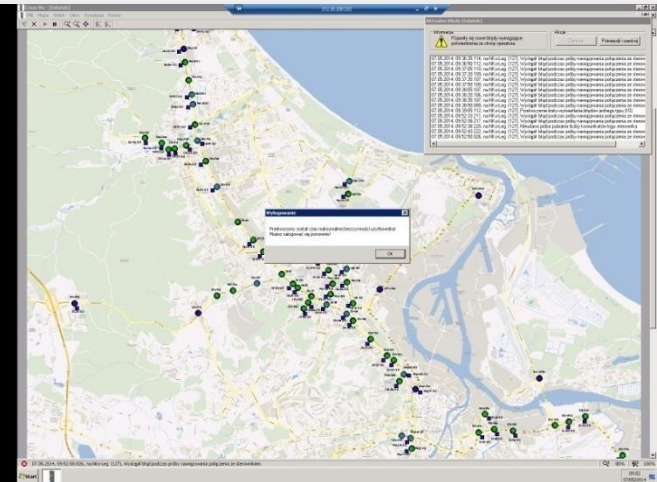
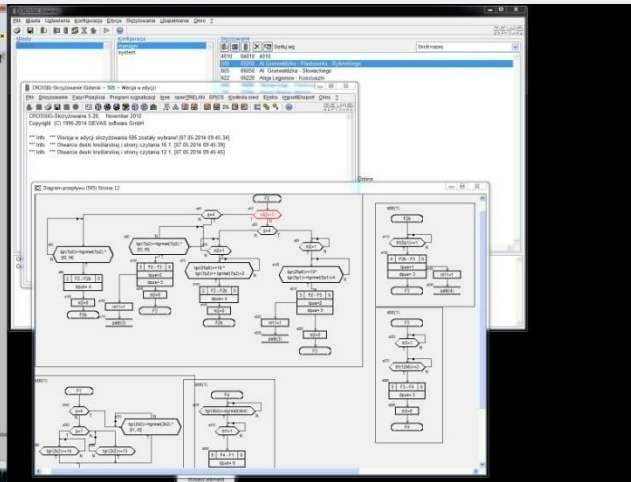
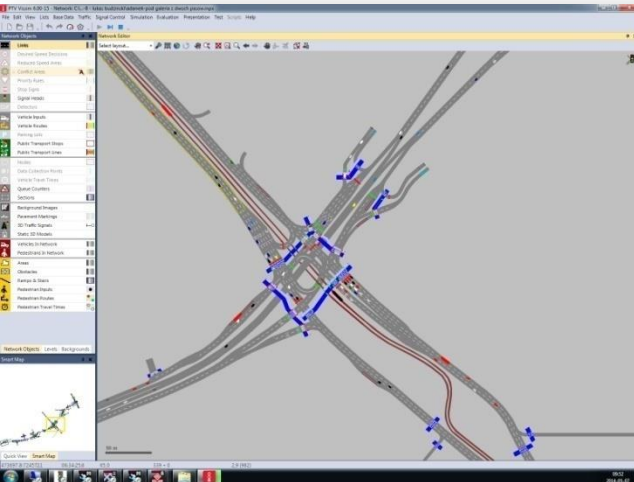
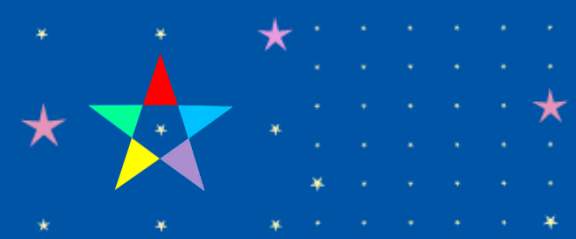
Uczestnik ruchu drogowego



TRISTAR – perspektywa użytkownika systemu

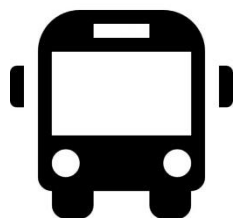


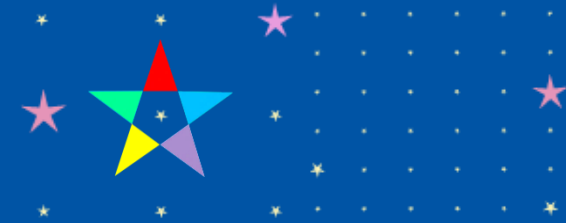
TRISTAR – perspektywa użytkownika systemu





TRISTAR – perspektywa uczestnika ruchu





TRISTAR – perspektywa uczestnika ruchu





TRISTAR – perspektywa uczestnika ruchu





TRISTAR – perspektywa uczestnika ruchu



TRISTAR – perspektywa uczestnika ruchu



Zarząd
Transportu
Miejskiego
w Gdańsku

Tramwaje » [2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12] Autobusy » [100 106 107 108 110 111 112 113 115 116 117 118 122 123 124 126 127 129 130 131 132 136 138 139 143 148 149 154 155 156 157 158 161 162 164 166 167 168 169 171 174 175 178 179 184 186 188 189 195 199 200 205 207 210 212 213 227 232 255 256 258 262 267 268 269 283 295 315 512 574 606 622] Nocne autobusy » [N1 N2 N3 N4 N5 N6 N8 N9 N11 N12 N13]

Wybierz widok » [tabelaryczny – pionowy] – [do wydruku – mini do wydruku]

- Strona główna
- Linie
- Przystanki
- Otwarte dane ZTM
- Pobierz rozkłady

Wyszukaj przystanek:

Kierunek przeciwny
← Wybór linii
→ Trasa linii

Kierunek: Kielpinek PKM

Przystanki

- ↓ Wrzeszcz PKP
- ↓ Jaśkowa Dolina
- Matejki
- ↓ Siedlicka
- ↓ Kręta
- ↓ Jarowa
- ↓ Pomorskie Szkoły Rzemiosł
- ↓ Schumana

Linia	Kierunek	Odjazd
199	Suchanino	za 7 min
168	Kielpino Górne Węsierska	za 9 min
164	Kielpinek PKM	13:41
199	Suchanino	za 20 min
168	Kielpino Górne Węsierska	13:55
199	Suchanino	14:01
164	Kielpinek PKM	14:11
199	Suchanino	14:16
168	Kielpino Górne Węsierska	14:17

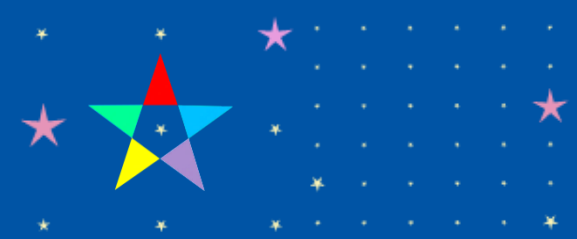
Źródło danych: narzędzie oprogramowania SIP opracowane przez GMV

















Dni powszednie

5	04	34	54
6	26	46	
7	16		



Podsumowanie



 Arterial Management	 Freeway Management	 Crash Prevention & Safety	 Road Weather Management	 Roadway Operations & Maintenance
 Transit Management	 Traffic Incident Management	 Emergency Management	 Electronic Payment & Pricing	 Traveler Information
	 Information Management	 Commercial Vehicle Operations	 Intermodal Freight	
 Collision Avoidance	 Driver Assistance		 Collision Notification	

Alternatywa przemieszczania się samochodem dla poruszania się prywatnym pojazdem – Tomasz Mackun



CAR-SHARING



Car-sharing – system wspólnego użytkowania samochodów osobowych funkcjonujący w ponad 600 miastach na świecie. Samochody udostępniane są za opłatą użytkownikom przez operatorów floty pojazdów, którymi są różne przedsiębiorstwa, agencje publiczne, spółdzielnie, stowarzyszenia lub grupy osób fizycznych.

Stosowanie tego systemu zwiększa intensywność wykorzystania pojazdów w ciągu doby, co prowadzi do zahamowania wzrostu liczby samochodów rejestrowanych prywatnie.



CAR-POOLING

Car-pooling – system upodabniający i dostosowujący samochód osobowy do transportu zbiorowego. Polega na zwiększaniu liczby pasażerów w czasie przejazdu samochodem, głównie poprzez kojarzenie osób dojeżdżających do pracy lub nauki na tych samych trasach. Jest rozwijany w sytuacjach, gdy ze względu na małe natężenie ruchu nieopłacalne jest uruchamianie linii zorganizowanego transportu zbiorowego.

Funkcjonuje w oparciu o społecznościowe portale internetowe lub tablice informacyjne w miejscu pracy.



UBER, BLA BLA CAR i podobne



Uber Technologies Inc. – amerykańskie przedsiębiorstwo, z siedzibą w San Francisco (Kalifornia), twórca aplikacji mobilnej Uber, która służy do zamawiania usług transportu samochodowego poprzez kojarzenie pasażerów z kierowcami korzystającymi z aplikacji.

BlaBlaCar – największy na świecie serwis wspólnych przejazdów (ridesharing) dla osób podróżujących na długich dystansach. Stworzony w 2006 roku przez Frédéricą Mazzellę we Francji. W Polsce działa od 2012 roku. Łączy kierowców dysponujących wolnymi miejscami w swoich samochodach z pasażerami podróżującymi w tym samym kierunku. BlaBlaCar funkcjonuje w 22 państwach, ostatnio dołączyły Czechy i Słowacja. Społeczność liczy ponad 40 milionów użytkowników.

Osoba zainteresowana wspólnymi przejazdami musi stworzyć swój własny profil on-line, w którym zawarte są oceny i komentarze od innych użytkowników, jak również informacje o połączeniu z innymi profilami w mediach społecznościowych.

Funkcjonowanie BlaBlaCar jest przykładem ekonomii współdzielenia (ang. Sharing-Economy).



TAXI



Taksówka – środek transportu miejskiego, licencjonowany samochód osobowy do wynajęcia wraz z kierowcą, nieposiadający z góry określonych tras.

Według polskiego prawa o ruchu drogowym taksówka to pojazd samochodowy, odpowiednio wyposażony i oznaczony, przeznaczony do przewozu osób w liczbie nie większej niż 9 łącznie z kierowcą oraz ich bagażu podręcznego za ustaloną na podstawie taksometru opłatą.

Służy do świadczenia nieregularnych usług przewozowych, pasażerskich lub pasażersko-towarowych, zazwyczaj stosunkowo niewielkiej odległości, w granicach miasta lub jego okolic. W wielu miastach na świecie, taksówki są malowane na jednolity kolor np. w Wielkiej Brytanii czarny, w Niemczech kremowy, w USA i Azji żółty.

Ze względu na intensywną eksploatację samochody kupowane jako taksówki mogą mieć specjalną konstrukcję lub ograniczenia gwarancyjne. Osoba trudniąca się świadczeniem takich usług to taksówkarz.



EKONOMIA



ROCZNY KOSZT POSIADANIA WŁASNEGO AUTA

Amortyzacja	- 5 000 zł
Ubezpieczenie	- 2 500 zł
Opony	- 700 zł
Naprawy/przeglądy	- 1 500 zł
Paliwo (15 tys. rocznie)	- 5 400 zł

Razem ~15 000 zł

PORUSZANIE SIĘ TAXI za 15 000 zł (założenie: zasięg, koszt)

Zasięg	5400 km/rok	450 km/miesiąc	23 km/dzień roboczy
Przejazdy	800 kursów/rok	50 kursów/miesiąc	2,5 kursu/dzień roboczy

1. Jeśli użyjesz TAXI do dojazdu do pracy (250 dni) na odległość ok 9 km wydasz ok 6 200 zł.

2. Jeśli będziesz poruszał się TZ (ok 1400 zł/rok) rocznie w kieszeni zostanie Ci ok 13 500 zł.

Na jakie wakacje pojedziesz za 13 500 zł ? 😊 !!

3. Za wynajem auta na 2 weekendy w miesiącu wydasz ok 9 000 zł

A może warto połączyć te opcje ? Do pracy TZ, czasem TAXI, UBER, za miasto BLA BLACAR lub wynajętym autem ? Ile zostanie Ci w kieszeni ? POLICZ SAM!.....



ALTERNATYWA CZY ISTNIEJE I CZY JEST REALNA ?



Alternatywa dla drugiego auta w domu?

Alternatywa dla pierwszego auta w domu?

Alternatywa w dojazdach obligatoryjnych?

Ile kosztuje drugie auto i ile km przejadę taxi, Uber, bla bla car?

Czy możesz jeździć do pracy z żoną, sąsiadem, znajomym?

Czy chciałbyś poruszać się bus-pasem przy 3 osobach w aucie?



Czym jest plan podróży/mobilności dla zakładu pracy?

Plan mobilności jest pakietem środków mających na celu wspieranie zrównoważonych form podróży wśród pracowników. Obejmuje on działania promujące chodzenie pieszo, jazdę na rowerze, transport publiczny, wspólne dojazdy do pracy, elastyczne godziny pracy i inne (np. wykorzystanie telekonferencji).

Dlaczego plan podróży jest istotny?

Koszty podróży pracownika mogą być często ukryte (chodzi zarówno o czas, jak i pieniądze). Zrównoważony plan podróży składa się z pakietu środków, które w przypadku ich wdrożenia, wspierają bardziej zrównoważone nawyki podróży wśród pracowników, klientów oraz gości. Plany te koncentrują się na podróżach pracownika do/z pracy, ale mogą odnosić się również do podróży służbowych, zarządzania flotą i transportu towarów.

Korzyści wynikające z wdrożenia planu mobilności to m.in.:



- Redukcja kosztów związanych z miejscami parkingowymi (z uwagi na zmniejszone zapotrzebowanie);
- Dzięki mniejszemu zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe zwiększa się ich dostępność dla tych, którzy naprawdę ich potrzebują (w tym również klientów);
- Zdecydowana poprawa stanu zdrowia i samopoczucia pracowników, korzystających z alternatywnych do samochodu form podróżowania;
- Zdecydowane zmniejszenie się liczby nieobecności pracowników z powodu choroby;
- Zmniejszenie emisji dwutlenku węgla oraz negatywnego oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie –poprawa wizerunku przedsiębiorstwa.



Źródło: <https://www.nationaltransport.ie>



Źródło: <https://www.nationaltransport.ie>

zmniejszenie
zapotrzebowania na
miejsca parkingowe

redukcja emisji
dwutlenku węgla
oraz negatywnego
oddziaływania na
środowisko

dostarczenie kompleksowej
informacji dotyczącej transportu
zbiorowego oraz możliwości
dofinansowania biletów

Plan
mobilności
cele
i możliwe
efekty

umożliwienie
pracy z domu oraz
telekonferencje

miejsca parkingowe
dedykowane
użytkownikom wspólnie
dojeżdżającym do pracy

dotatki
finansowe dla
osób
korzystających ze
zrównoważonych
form transportu

infrastruktura
rowerowa np.
zadaszone i
strzeżone
parkingi, szafki,
prysznice itp.

Potencjalne efekty wprowadzenia planu mobilności:



- Poprawa stanu zdrowia i samopoczucia;
- Dofinansowanie do biletów komunikacji zbiorowej (częściowe lub całkowite);
- System nieoprocentowanych pożyczek na zakup roweru;
- Priorytety parkingowe dla wspólnie dojeżdżających do pracy;
- „Kilometrówka” dla wspólnie dojeżdżających do pracy;
- Dodatki finansowe dla korzystających ze zrównoważonych środków podróży w dojazdach do pracy;
- Platforma umożliwiająca wspólne dojazdy do pracy (dobranie się w zespoły);
- Infrastruktura „rowerowa” (prysznic, szafka, zadaszone i bezpieczne parkingi rowerowe);
- Rower służbowy;
- Treningi i szkolenia „rowerowe” (np. jak bezpiecznie poruszać się rowerem po mieście);
- Darmowy serwis rowerowy (przez cały okres lub cyklicznie);
- Kawowe lub śniadaniowe poranki dla korzystających ze zrównoważonych środków podróży w dojazdach do pracy;
- Cykliczne konkursy z atrakcyjnymi nagrodami;
- Zapewnienie transportu do domu na wypadek nagłego zdarzenia dla pracowników, którzy nie przyjechali do pracy własnymi samochodami.

KAMPANIE SPOŁECZNE jako sposób na zmianę zachowań komunikacyjnych - Agata Lewandowska



OD CZEGO ZALEŻĄ NASZE ZACHOWANIA

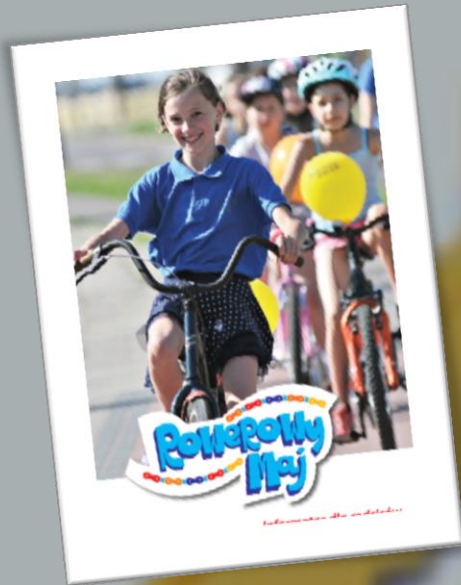


Zarządzanie zmianą – metoda 5 kroków

Efektywna komunikacja



PRZYKŁADY EFEKTYWNYCH KAMPANII



**ROWEROWY
MAJ**

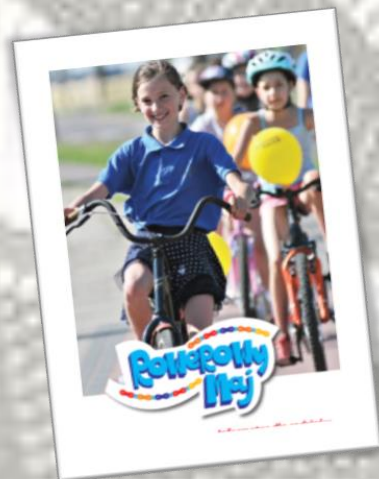


**MODA NA
ROWER**



**WYPRZEDZ
AJ
BEZPIECZNI
E**

Krok nr 1 – WYZNACZ CEL, KTÓRY CHCESZ OSIĄGNAĆ



- promocja roweru jako środka transportu do szkoły
- edukacja
- zmniejszenie ruchu samochodowego pod szkołami,
- zmniejszenie porannych korków

- zwiększenie popularności miejskiego stylu jazdy rowerem
- zmiana percepcji z roweru jako środka rekreacji na rower jako środek transportu
- promocja roweru wśród pań

- zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów
- zmiana percepcji rowerzysty w ruchu ulicznym
- poprawa stosunków skonfliktowanych grup użytkowników ruchu drogowego

CEL



S

skonkretyzowany

określa dokładnie, co zamierzamy osiągnąć



M

mierzalny

daje się opisać za pomocą wskaźników



A

ambitny

stanowi wyzwanie



R

realny

możliwy do wykonania



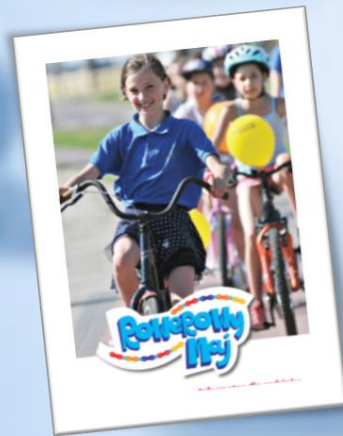
T

terminowy

posiada określony termin realizacji



Krok nr 2 – WYZNACZ GRUPĘ DOCELOWĄ



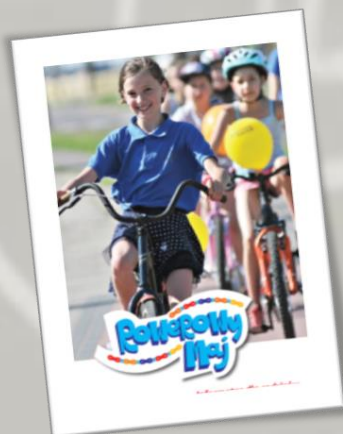
- dzieci przedszkolne
- uczniowie szkół podstawowych
- pracownicy placówek
- rodzice

- mieszkańcy Gdańska, w tym szczególnie z grupy wiekowej 20-50
- kobiety

- kierowcy



Krok nr 3 – WYBIERZ ATRAKCYJNE NARZĘDZIA ZMIANY

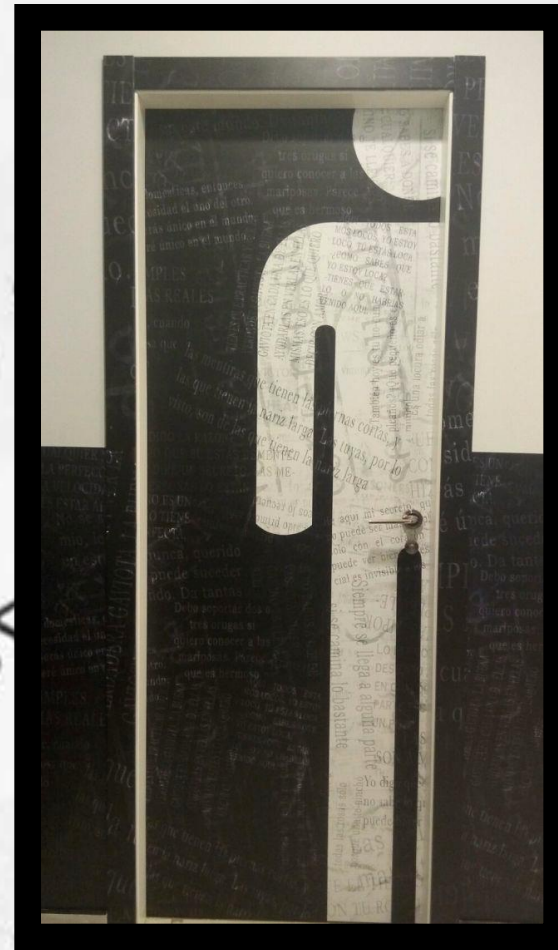


- Zabawa
- kolekcje naklejek
- rywalizacja
- nagrody

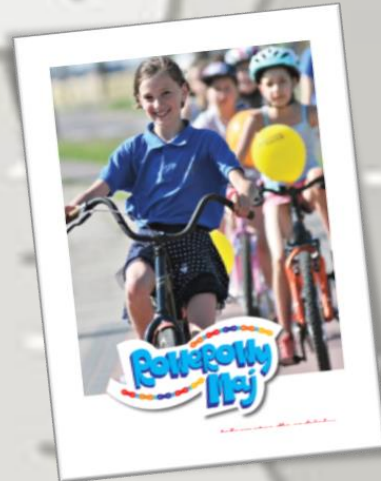
- konkurs
- profesjonalne sesje zdjęciowe
- wystawa
- kalendarz

- znaki drogowe
- naklejki

ZADBAJ O SKUTECZNOŚĆ PRZEKAZU



Krok nr 4 – WYBIERZ ODPOWIEDNIE KANAŁY KOMUNIKACJI



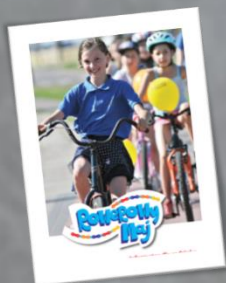
- bezpośredni kontakt ze szkołami
- materiały drukowane dla rodziców (broszury)
- szkolenia

- strona www miasta
- FB miejski
- wystawa
- kalendarz

- znaki drogowe
- naklejki
- artykuły w mediach

Krok nr 5 – ZAPLANUJ STRATEGIĘ ZMIANY W CZASIE

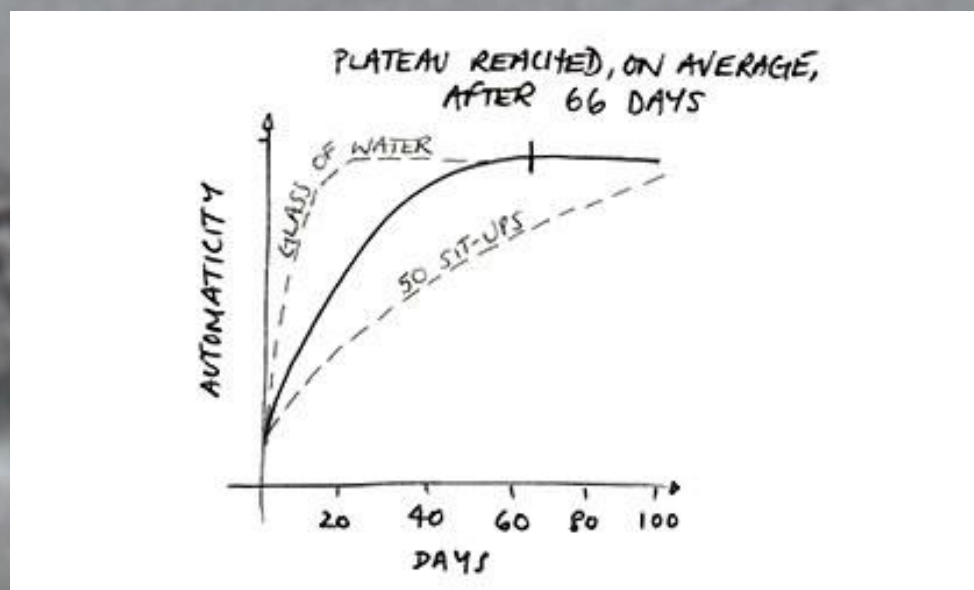
Change is a process,
not an event.



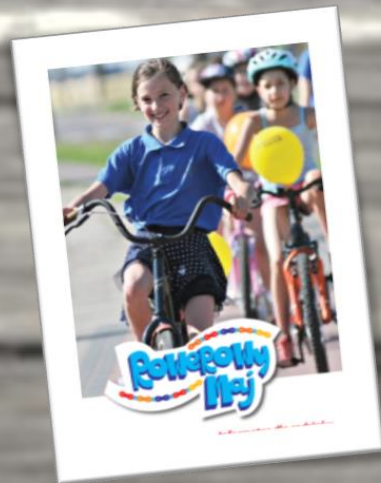
- Kampania coroczna

- Kampania powtarzana nieregularnie

- znaki drogowe postawione na stałe
- naklejki na szybę rozdawane regularnie



Krok nr 6 – OCEŃ SKUTECZNOŚĆ KAMPANII

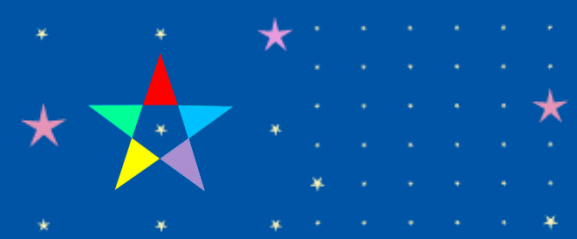


- Wyniki kampanii
- Ankiety WRS

- Zainteresowanie medialne wydarzeniem
- Liczenie rowerzystek podczas kampanii Rowerowe Piątki

- Liczba kolizji przy wymijaniu rowerzystów
- Odbiór bezpieczeństw a jazdy przez rowerzystów

KILKA DODATKOWYCH PRAKTYCZNYCH UWAG ORGANIZACYJNYCH



- Zaplanuj wystarczające zasoby finansowe, tzn. z marginesem;
- Opracuj realistyczny harmonogram kampanii, tzn. z marginesem;
- Zdecyduj o najlepszym czasie kampanii (patrz pogoda, święta, sezon urlopowy);
- Zorganizuj zespół;
- Zbuduj lokalną sieć wsparcia (np. pozyskaj organizacje partnerskie);
- Przygotuj strategię marketingową;
- Zadbaj o relacje z mediami (komunikaty prasowe, konferencje etc.);
- Przygotuj plan ewaluacji;
- Udokumentuj sukces lub porażkę profesjonalnie wykonanymi zdjęciami.

PROMOCJA
ZABAWA
EDUKACJA





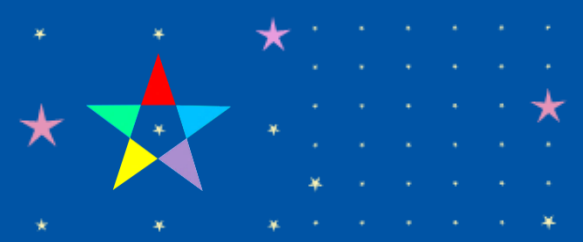
EUROPEJSKIYDZIEŃZRÓWNOWAŻONEGOTRANSPORTU
16-22 WRZEŚNIA 2016

POSTAW NA TRANSPORT, KTÓRY
ROZWIJA NASZĄ GOSPODARKE



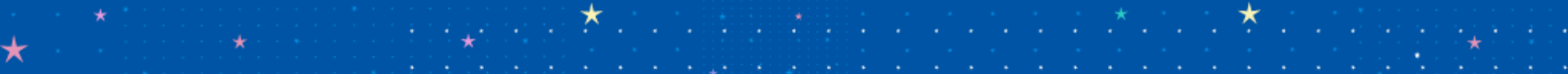
Inteligentny transport. Silna gospodarka.
www.mobilityweek.eu

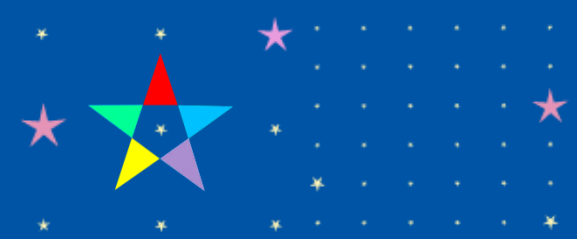




Reguły warsztatów:

1. Każdy uczestnik/czka powinien mieć przestrzeń na wyrażenie swojego zdania
- nie oceniamy i nie krytykujemy opinii innych uczestników,
2. Pamiętajmy o innych – pozwólmy innym zabrać głos,
3. Nie przerywamy innym,
4. Sprawy indywidualne zostawiamy na inny czas – pracujemy nad poruszonymi tematami





Grupy tematyczne

1. Indywidualny ruch samochodowy
2. ITS
3. Alternatywy dla podróży indywidualnych samochodem
4. Plany mobilności
5. Działania informacyjno-edukacyjne