



System carpooling i polityka parkingowa

2005

 **Uczelnia**
Politechnika Krakowska
Kraj
Polska

Lokalizacja 
Centrum miasta

Wielkość 
10,000-20,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Brak

Podsumowanie

Działania związane z bardziej efektywnym wykorzystaniem samochodów wdrożono na Politechnice Krakowskiej w ramach planu mobilności uczelni, realizowanego z kolei w ramach projektu unijnego CiViTAS CARAVEL. Głównym celem planu mobilności była zmiana zachowań pracowników i studentów w kierunku zrównoważonej mobilności. W ramach planu wdrożono m.in. następujące działania:

- Baza danych systemu carpooling i jej promocja.
- Nowa polityka parkingowa.

Wdrożenie planu mobilności przyniosło pozytywne rezultaty: spadek liczby jednoosobowych przejazdów, wzrost liczby przejazdów wspólnych oraz wykorzystania transportu publicznego i rowerów.

Cele

- Zmiana zachowań pracowników i studentów w zakresie mobilności, zwiększenie stopnia wykorzystania zrównoważonych środków transportu.
- Ograniczenie potrzeb parkingowych na kampusach uniwersyteckich.
- Ograniczenie ruchu drogowego w okolicach kampusu na ul. Warszawskiej.

Interesariusze

- Władze Politechniki Krakowskiej.
- Studenci i pracownicy uczelni.

Wstęp

Celem projektu było zachęcenie pracowników i studentów do rezygnacji z samochodu i wyboru zrównoważonych środków transportu lub wspólnych przejazdów samochodem. Przed jego realizacją warunki dla takich zachowań komunikacyjnych nie były korzystne, np. nie istniał oficjalny system wspólnego użytkowania samochodów, brak było również właściwej informacji na ten temat.

Celem zmiany sytuacji wdrożono zintegrowany plan mobilności obejmujący działania związane z bardziej efektywnym wykorzystaniem samochodów. Przyjęcie planu możliwe było ze względu na fakt, iż uczelnia była również jednym z partnerów projektu unijnego CiViTAS CARAVEL.



Opis

Baza danych systemu carpooling

Internetowa baza danych systemu carpooling dla społeczności uniwersyteckiej stworzona została przez studentów jednego z kierunków. Baza danych pozwoliła użytkownikom na wyszukiwanie osób do wspólnych przejazdów z uwzględnieniem takich preferencji użytkownika jak na przykład początek / koniec przejazdu, płeć, wiek, etc.

System wspólnego użytkowania samochodów, nazwany "Jedźmy razem", promowany był szeroko wśród pracowników i studentów. Z okazji uruchomienia bazy danych zorganizowano kampanię poświęconą wspólnym przejazdom, aby zachęcić innych do jej wykorzystywania (dystrybucja ulotek i plakatów na terenie kampusów uniwersyteckich, jednodniowy happening tematyczny). Informacje na temat wspólnego użytkowania samochodów prezentowano nawet w lokalnych i krajowych mediach (telewizja, radio).

W roku 2005 sprzedano 1500 zezwoleń dla pracowników i 800 zezwoleń dla studentów, z których 80% wykorzystywano do parkowania pojazdów na terenie zlokalizowanego w centrum miasta kampusu przy ul. Warszawskiej (ok. 500 miejsc parkingowych dostępnych na terenie kampusu). Koszt zezwolenia wynosił 40 PLN (9 EUR) na dwa lata.

W roku 2007, celem ograniczenia liczby przejazdów samochodem, koszt zezwolenia podniesiono dwukrotnie. Wg danych z roku 2008 liczba zezwoleń wydanych pracownikom spadła (z 1550 w roku 2006 do 1468 w 2008), natomiast liczba zezwoleń wydanych studentom wzrosła. Główną tego przyczyną był koszt zezwolenia, który, nawet po podniesieniu, pozostawał relatywnie niski.

Polityka parkingowa

Ponadto, wdrożono szereg działań związanych z parkowaniem.

Zasadniczo, zezwolenie na parkowanie pojazdów na terenie uczelni wydawane jest wyłącznie pracownikom i studentom zaocznym. Parkowanie jest płatne, a jego koszt stopniowo rośnie.



Wskaźniki

- Podział zadań przewozowych.
- Liczba wydanych zezwoleń na parkowanie.
- Liczba uczestników wydarzeń (warsztatów, happeningu, etc.).



Wyniki

W roku 2008, w wyniku realizacji planu mobilności (w tym działań związanych z bardziej efektywnym wykorzystaniem samochodów) ograniczona została liczba jednoosobowych przejazdów samochodowych do kampusów uniwersyteckich – z 45% do 41% w przypadku pracowników i z 50% do 30% w przypadku studentów zaocznych. Powyższe interpretować można jako odejście od przejazdów jednoosobowych na rzecz wspólnego użytkowania pojazdów. Wzrósł procentowy udział wspólnych przejazdów: z 1% do 5% w przypadku pracowników, z 0% do 7% w przypadku studentów dziennych oraz z 1% do 7% w przypadku studentów zaocznych.

Powyższy, znaczny wzrost liczby wspólnych przejazdów wyjaśnić można również większą świadomością systemu. Możliwe jest, iż studenci i pracownicy korzystali ze wspólnych przejazdów przed wdrożeniem planu, nie znając nazwy systemu, a po szeregu działań informacyjnych i edukacyjnych potrafilo go odpowiednio nazwać. Powyższe oznaczałoby, iż działania miękkie przyniosły pozytywne i istotne rezultaty.

Liczba zezwoleń na parkowanie wydanych pracownikom uczelni spadła z 1550 w roku 2006 do 1468 w roku 2008.



Koszty

Główne koszty wdrożenia były następujące:

- Koszt zaprojektowania i utrzymania bazy danych systemu carpooling.
- Koszt ulotek, broszur, plakatów, zaprojektowania i produkcji artykułów promocyjnych.
- Koszt organizacji wydarzeń (pomieszczenia, catering, przebieg, etc.).



Finansowanie

Koszty pokryto ze środków projektu CiViTAS CARAVEL.



Ustalenia

- Informacje o realizowanych działaniach dotyczących mobilności są bardzo ważne – użytkownicy muszą wiedzieć i czuć, że wszystkie takie rozwiązania wdrażane są celem poprawy ich mobilności. Sugeruje się wykorzystanie jak największej liczby źródeł informacji celem zapoznania grupy docelowej z inicjatywami i wydarzeniami.
- Dobrym rozwiązaniem jest zatrudnienie studentów do współpracy nad planem mobilności. Mogą oni projektować rozwiązania (np. bazę danych systemu carpooling), zapewniać pomoc w organizacji imprez, itd. Innym rozwiązaniem jest uwzględnienie tego typu projektów w tematyce prac inżynierskich lub magisterskich.
- Niezwykle ważna jest współpraca z przedstawicielami organów studenckich. Mogą oni przyczynić się do nagłośnienia inicjatyw i wydarzeń dotyczących planu mobilności, a także wpływać na postawy i zachowania studentów.
- Dobra współpraca z administracją uczelni, w szczególności z jego wydziałami, ułatwia działania i pozwala na uniknięcie barier wynikających z braku wiedzy na temat przyczyn i adresatów realizowanych działań.

 Elementy graficzne



Rys. 1. Baza danych wspólnych przejazdów



Rys. 2. Logotyp systemu wspólnych przejazdów na Politechnice Krakowskiej

 Linki

http://www.caravel.forms.pl/index_eng.php?i=act&id=16

 Osoba do kontaktu

Katarzyna Nosal
Politechnika Krakowska
knosal@pk.edu.pl