



KATALOG ANALIZ PRZYPADKU

Katalog Dobrych Praktyk W Zakresie
Mobilności Na Uczelniach Wyższych

"Wsparcie Komisji Europejskiej dla opracowania niniejszej publikacji nie stanowi potwierdzenia treści odzwierciedlających wyłącznie poglądy jej autorów, a Komisja Europejska nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych."

SPIS TREŚCI

1. Projekt U-MOB
2. Wstęp do katalogu
3. Cel Katalogu
4. Grupa docelowa
5. Opracowanie Katalogu
6. Najlepsze praktyki w zakresie mobilności na uczelniach wyższych
WSPÓŁPRACA UCZELNI WYŻSZYCH – INTERESARIUSZE LOKALNI
ZARZĄDZANIE I NADZÓR UCZELNI WYŻSZYCH
RUCH PIESZY
RUCH ROWEROWY
TRANSPORT PUBLICZNY
BARDZIEJ EFEKTYWNE WYKORZYSTANIE SAMOCHODÓW
MOBILNOŚĆ INTERMODALNA
PROGRAMY NAUCZANIA
ORGANIZACJA CZASU PRACY
GROMADZENIE DANYCH
ŚWIADOMOŚĆ I ZAANGAŻOWANIE
NETWORKING NA UCZELNIACH WYŻSZYCH
7. Wnioski

1 Projekt U-MOB

Europejska sieć uniwersytetów na rzecz zrównoważonej mobilności / U-MOB to projekt finansowany w ramach programu LIFE Komisji Europejskiej (LIFE15 GIC/ES/000056).

Jego głównym celem jest stworzenie sieci uniwersyteckiej ułatwiającej wymianę i transfer wiedzy na temat najlepszych praktyk w zakresie zrównoważonej mobilności między uczelniami wyższymi. Sieć ta będzie służyć jako narzędzie przyczyniające się do ograniczenia emisji CO₂ wynikającej ze związanych z podróżowaniem nawyków społeczności uniwersyteckich celem ograniczenia skutków klimatycznych i zwiększenia efektywności, konkurencyjności i integracji społecznej.

Celem Projektu U-MOB jest przyczynienie się do:

- Zwiększenia świadomości o konieczności ograniczenia emisji CO₂ z europejskich uczelni wyższych i ich istotnej roli w zakresie edukacji obecnych i przyszłych pokoleń.
- Utworzenia i konsolidacji "Europejskiej sieci uniwersytetów na rzecz zrównoważonej mobilności", zdolnej do transferu najlepszych praktyk.
- Komunikowania w sposób atrakcyjny i rozpowszechniania wiedzy na temat najlepszych praktyk w kampusach uniwersyteckich wśród europejskich uczelni wyższych.
- Promowania i wdrażania stanowiska "Menedżera ds. Mobilności" na europejskich uczelniach wyższych.
- Określania i wdrażania najlepszych praktyk w kampusach europejskich celem ograniczenia emisji CO₂.
- Promowania rozwoju polityki zrównoważonej mobilności wśród organów publicznych i firm transportowych.

2 Wstęp do katalogu

W ostatnich latach wiele europejskich uczelni wyższych wdrożyło różnorodne działania w dziedzinie zrównoważonej mobilności, związane z różnymi kierunkami działania, np. wewnętrznym zarządzaniem mobilnością, współpracą z podmiotami zewnętrznymi (władzami lokalnymi i firmami transportowymi), promocją wykorzystania rowerów, transportu publicznego i ruchu pieszego, ograniczenia w zakresie korzystania z samochodów, zwiększenia świadomości i zaangażowania społeczności uniwersyteckiej, etc.

Wszystkie te działania przyniosły lub właśnie przynoszą dobre rezultaty. Analizując wskaźniki związane z powyższymi działaniami, wyciągnąć możemy cenne wnioski.

Ponadto, wyciągnięte wnioski są bardzo przydatne dla innych uczelni wyższych, pragnących wdrożyć podobne praktyki; najlepsze praktyki wdrożone przez niektóre europejskie uczelnie wyższe będą służyć jako przykłady do naśladowania dla innych europejskich uczelni wyższych.

Dlatego gromadzenie i upowszechnianie najlepszych praktyk w zakresie mobilności, już realizowanych przez wiele uczelni wyższych, stanowi niezbędny krok na drodze do promowania wdrożenia najlepszych praktyk na innych kampusach.

3 Cel Katalogu

Celem niniejszego Katalogu jest przedstawienie przykładów najlepszych praktyk w zakresie mobilności poprzez wykorzystanie uniwersyteckich analiz przypadku z całej Europy, a nawet z USA. Praktyki te wykorzystać można na innych uczelniach wyższych w formie podanej w Katalogu lub w formie dostosowanej do określonych potrzeb poszczególnych kampusów.

Priorytety wymienione w niniejszym Katalogu koncentrują się na uzyskaniu:

1. Lepszej znajomości i zrozumienia zrównoważonej mobilności na poziomie uniwersyteckim;
2. Lepszego dostępu do wiedzy na temat zrównoważonych najlepszych praktyk, dostępnych do wdrożenia na uczelniach wyższych.

4 Grupa docelowa

Główne grupy docelowe niniejszego materiału to uniwersyteccy menedżerowie ds. mobilności, wydziały związane z mobilnością oraz uniwersyteckie organy stanowiące. Oczekuje się, iż jednym z wyników projektu U-MOB będzie stopniowe zwiększenie liczby menedżerów ds. mobilności i ich obecności na uczelniach wyższych.

Menedżerowie ds. mobilności są przedstawicielami uczelni wyższych w kwestiach dotyczących zrównoważonej mobilności. Są oni odpowiedzialni za planowanie i zarządzanie mobilnością studentów i pracowników uczelni oraz rozwijanie wiedzy i umiejętności dotyczących wszystkich aspektów związanych z transportem i zrównoważonym rozwojem (aspekty techniczne, społeczne, ekonomiczne i środowiskowe), które należy doskonale zintegrować i skoordynować celem wdrożenia strategii mobilności.

Oczekuje się, iż za pośrednictwem menedżerów ds. mobilności polityki najlepszych praktyk rozpowszechnione zostaną wśród całej społeczności uniwersyteckiej, tak studentów, jak i kadry.

Pozostałe grupy docelowe obejmują podmioty mające wpływ na system mobilności uczelni, takie jak:

- Instytucje publiczne odpowiedzialne za politykę w dziedzinie rozwoju miejskiego transportu, a tym samym włączenie polityki najlepszych praktyk do strategii i przepisów państwowych.
- Państwowe i prywatne firmy transportowe.
- Organizacje na rzecz zrównoważonego rozwoju.

5 Opracowanie Katalogu

5.1 Zaproszenie uczelni wyższych

Projekt miał szeroki zasięg. Skontaktowano się z dużą liczbą uczelni wyższych i zaproszono je do udziału celem określenia najlepszych praktyk w zakresie mobilności, możliwych do zastosowania w kampusach na całym świecie.

Pierwsza europejska konferencja na temat zrównoważonej mobilności na uczelniach wyższych, która odbyła się na kampusie Uniwersytetu Autonomicznego w Barcelonie między 8 a 10 marca 2017 roku, miała kluczowe znaczenie dla promocji projektu UMOB i zachęcenia uczelni wyższych do przedstawienia najlepszych praktyk w zakresie mobilności dla całej sieci.

5.2 Definicja arkuszy informacyjnych

Wszystkie uczelnie wyższe zaproszone do udziału w projekcie poproszono o wypełnienie arkusza informacyjnego, opracowanego jako narzędzie do identyfikacji i gromadzenia odpowiednich informacji na temat ich najlepszych praktyk i uwzględnienia najbardziej istotnych z nich w niniejszym Katalogu.

5.3 Opracowanie raportu

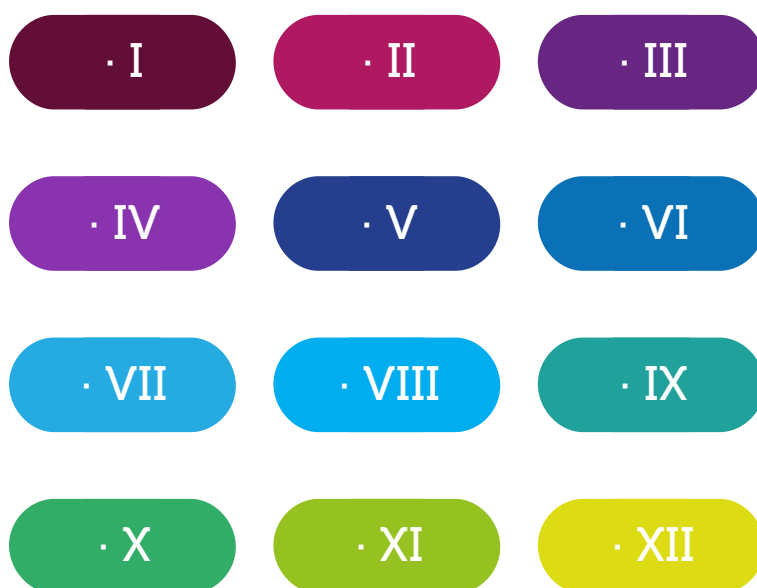
Partnerzy opracowali raport obejmujący łącznie 98 arkuszy informacyjnych, przedstawiających analizy przypadków najlepszych praktyk w zakresie mobilności, dotyczących 32 uczelni wyższych w 8 różnych krajach.

5.4 Wybór polityki najlepszych praktyk

Celem dokonania wyboru pięćdziesięciu przykładów najlepszych praktyk do niniejszego Katalogu, partnerzy uwzględnili zagadnienia takie, jak zakres informacji udzielonych o najlepszych praktykach, przedstawienie wszystkich kierunków strategicznych, przedstawienie różnych uczelni wyższych z różnych krajów oraz zastosowanie następujących kryteriów: wpływ na środowisko, skutek społeczny, synergia z innymi najlepszymi praktykami, innowacyjność i możliwości realizacji w zakresie inwestycji i interesariuszy zaangażowanych.

6 Najlepsze praktyki w zakresie mobilności na uczelniach wyższych

Najlepsze praktyki sklasyfikowano zgodnie z następującymi kierunkami strategicznymi, uważanymi za kluczowe dla zdefiniowania pełnej strategii mobilności na dowolnej uczelni wyższej:



Kierunek strategiczny I: Współpraca uczelni wyższych– interesariusze lokalni

Kierunek strategiczny II: Zarządzanie i nadzór uczelni wyższych

Kierunek strategiczny III: Ruch pieszy

Kierunek strategiczny IV: Ruch rowerowy

Kierunek strategiczny V: Transport publiczny

Kierunek strategiczny VI: Bardziej efektywne wykorzystanie samochodów

Kierunek strategiczny VII: Mobilność intermodalna

Kierunek strategiczny VIII: Programy nauczania

Kierunek strategiczny IX: Organizacja czasu pracy

Kierunek strategiczny X: Gromadzenie danych

Kierunek strategiczny XI: Świadomość i zaangażowanie

Kierunek strategiczny XII: Networking na uczelniach wyższych

Pomimo faktu, iż niektóre najlepsze praktyki związane są z różnymi kierunkami strategicznymi, co odnotowano w poniższej tabeli zbiorczej, w Katalogu opisano je w ramach głównego, bardziej reprezentatywnego kierunku strategicznego celem ułatwienia ich wyszukiwania i zrozumienia.

Nazwa

Nazwa najlepszej praktyki



Uczelnia

Nazwa uczelni wyższej

Kraj

Kraj lokalizacji uczelni wyższej

Lokalizacja



W odniesieniu do miasta, z którego realizowane są podróże na uczelnię

Wielkość



Liczba osób tworzących uczelnię (studenci + personel)

Struktura organizacyjna mobilności



Dotyczy struktury organizacyjnej mobilności na uczelniach wyższych



Podsumowanie

Obejmuje procesy wdrożone jako najlepsze praktyki



Cele

Pożądane cele



Interesariusze

Podmioty zaangażowane



Wstęp

Sytuacja przed wdrożeniem najlepszych praktyk



Opis

Wyjaśnienie, w jaki sposób wdrożono najlepsze praktyki



Wskaźniki

Główne wskaźniki do pomiaru wyników w stosunku do celów



Wyniki

Wyniki w stosunku do celów wg wskaźników



Koszt

EUR ogółem lub rocznie



Finansowanie

Źródło i wysokość środków



Ustalenia

Wnioski i rekomendacje dla innych uczelni wyższych



Elementy graficzne

Fotografie, mapy, grafiki...



Linki

Do dalszych informacji



Osoba do kontaktu

Imię i nazwisko, stanowisko i adres e-mail

Nazwa najlepszej praktyki	Uczelnia	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Debata Rady ds. Mobilności UAB nad zarządzaniem lokalną mobilnością	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)	1											
Dialog z regionem	Uniwersytet w Bergamo (Włochy)	2											
Strategiczny Plan Dostępności UAB	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)		3										
Jednostka ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością UAB	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)		4										
Plan mobilności UAB na lata 2008-2014	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)		5										
Nowa polityka mobilności dla pracowników	Uniwersytet Erazma w Rotterdamie		6										
Polityka mobilności dla pracowników	Uniwersytet w Utrechcie (Holandia)		7										
Mniejsze przebiegi, mniejsze emisje, mniejsze koszty: zapewnienie różnorodnych opcji podróży służbowych	Uniwersytet w Cumbrii (Wielka Brytania)		8										
Plan Mobilności i Reorganizacja Zewnętrzny Kampusu Uniwersytetu Alcalá de Henares	Uniwersytet Alcalá de Henares (Hiszpania)		9										
Kampania na rzecz dostępu pieszych do kampusu uniwersyteckiego	Uniwersytet w Gironie (Hiszpania)			10									
Rower na Cukrowej	Uniwersytet Szczeciński (Polska)				11								
Stojaki rowerowe BICIUAB	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)				12								
CIBIUAM (Centrum rowerowe Uniwersytetu Autonomicznego w Madrycie)	Uniwersytet Autonomiczny w Madrycie (Hiszpania)				13								
Solidarny rower: Rowery w niższych cenach dla członków społeczności	Uniwersytet Rovira i Virgili w Tarragonie (Hiszpania)				14								
Rowerem na UCO	Uniwersytet w Cordobie (Hiszpania)				15								
System wypożyczalni rowerów	Uniwersytet w Granadzie (Hiszpania)				16								
Rowery międzykampusowe	Uniwersytet Lleida (Hiszpania)				17								
Bezpłatne wypożyczalnie rowerów	Uniwersytet w Valladolid (Hiszpania)				18								
Rowery na UCLA	Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (USA)				19								
Studocikl: Studencki system wypożyczalni rowerów w Zagrzebiu	Uniwersytet w Zagrzebiu (Chorwacja)				20								
Przewozy wahadłowe	Uniwersytet Oksfordzki (Wielka Brytania)					21							
APP&TOWN: Aplikacja do obliczania tras, ułatwiająca zrównoważony dostęp do kampusów	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)					22							
Aplikacja autobusowa UAB	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)					23							
Zniżki promocyjne na transport publiczny	Uniwersytet Rovira i Virgili w Tarragonie (Hiszpania)					24							
Bilet autobusowy dla studentów Uniwersytetu w A Coruña	Uniwersytet w A Coruña (Hiszpania)					25							
Bilet studencki na miejski transport publiczny – "Autobusem do UDG"	Uniwersytet w Gironie (Hiszpania)					26							

Nazwa najlepszej praktyki	Uczelnia	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Ekologiczna mobilność LUISS "Guido Carli"	LLUISS "Guido Carli" (Włochy)						27						
Innowacyjne zarządzanie flotą pojazdów wydziału	Politechnika Turyńska (Włochy)						28						
System carpooling i polityka parkingowa	Politechnika Krakowska (Polska)						29						
Stacja ładowania pojazdów elektrycznych	Akademia Morska w Gdyni (Polska)						30						
Odzyskiwanie przestrzeni zajmowanej przez samochody dla zrównoważonych środków transportu	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)						31						
FESEDIT – Projekt promocji wspólnego użytkowania samochodów (car-sharing)	Uniwersytet w Gironie (Hiszpania)						32						
Projekt USALe	Uniwersytet w Salamance (Hiszpania)						33						
Kursy oszczędnej jazdy	Uniwersytet w Valladolid (Hiszpania)						34						
Zarządzanie flotą	Uniwersytet Oksfordzki (Wielka Brytania)						35						
Ograniczenie liczby kierowców podróżujących w pojedynkę i wykorzystania pojazdów z napędem spalinowym	Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (USA)						36						
Transport multimodalny	Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (USA)							37					
Kształcenie w zakresie zarządzania mobilnością na Politechnice Krakowskiej	Politechnika Krakowska (Polska)								38				
Zrównoważony transport – od pomysłów do praktyki	Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (USA)								39				
Opracowanie programu nauczania ekologicznej mobilności miejskiej na Uniwersytecie w Koprivnicy	Uniwersytet w Koprivnicy (Chorwacja)								40				
Podróże służbowe – wypożyczalnie rowerów Oxonbike i inne działania	Uniwersytet Oksfordzki (Wielka Brytania)									41			
Alternatywne rozwiązania w zakresie czasu pracy	Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (USA)									42			
Gromadzenie danych do celów Zintegrowanego Planu Mobilności na Politechnice Krakowskiej	Politechnika Krakowska (Polska)										43		
Mobilność na kampusie. Badania i Nowe Technologie	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)										44		
C-Force: Rowerowa Kampania Współtworzenia	Uniwersytet w Gandawie (Belgia)											45	
Happening rowerowy	Politechnika Krakowska (Polska)												46
Działania zwiększające świadomość i promujące zaangażowanie	Politechnika Krakowska (Polska)												47
Promocja publicznego transportu miejskiego i wykorzystanie pojazdów elektrycznych	Uniwersytet Szczeciński (Polska)												48
Ciclogreen: nagrody za dojazd na uczelnię rowerem	Uniwersytet Kantabryjski (Hiszpania)												49
Hiszpańska Sieć Zrównoważonej Mobilności na Uczelniach Wyższych	Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (Hiszpania)												50

Debata Rady ds. Mobilności UAB nad zarządzaniem lokalną mobilnością

2006



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska. 20 km od Barcelony

Wielkość

40,000-50,000

Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. mobilności



Podsumowanie

Radę ds. Mobilności Uniwersytetu Autonomicznego w Barcelonie (UAB) utworzono w roku 2007 w odpowiedzi na konieczność promowania zaangażowania (debaty i spotkania poświęcone mobilności) związanego z rozwojem polityki dostępności i mobilności, strategicznego planu dostępności oraz planu mobilności UAB.

Rada powołana została przez UAB, zaangażowanie władz odpowiedzialnych za regionalne i lokalne planowanie i zarządzanie mobilnością uznano jednak za niezbędne, ponieważ przejazdy w ramach działalności Uniwersytetu mają wpływ na poziomie regionalnym i metropolitalnym, natomiast kompetencje UAB są ograniczone do kampusu.



Cele

Włączenie społeczności uniwersyteckiej i innych podmiotów w planowanie i zarządzanie poprzez Świadome Zaangażowanie (zapewnienie wszystkich niezbędnych informacji naukowych i technicznych celem ułatwienia uczestnikom debaty i zajęcia stanowiska). Powyższy cel ogólny podzielono na cztery cele szczegółowe:

- Poznanie potrzeb użytkowników, możliwości i spostrzeżeń dotyczących transportu oraz uwzględnienie złożoności i różnorodności różnych użytkowników dojeżdżających na uczelnie.
- Określenie różnych usług transportowych zapewniających dostęp do uczelni;
- Opracowanie raportów i dostarczenie niezbędnych informacji członkom Rady ds. Mobilności.
- Zaangażowanie społeczności uniwersyteckiej w opracowanie, wdrożenie i monitorowanie realizacji planu mobilności UAB.



Interesariusze

- Rząd Katalonii.
- Miejski Urząd Transportu w Barcelonie
- Władze miejskie / lokalne.
- Firmy transportowe, organizacje typu non-profit (NPO).
- Przedstawiciele studentów i pracowników.



Wstęp

Rozwój koncepcji tranzytu, transportu i mobilności wymaga zmiany zakresu: od pojazdów silnikowych po objęcie wszystkich pozostałych form transportu, w tym aktywnych (ruchu pieszego i transportu rowerowego). Stanowiące mechanizm uzyskiwania informacji o osobach, niejednorodnych i złożonych zmiennych, podejście jakościowe i zaangażowanie postrzegane są jako kluczowa metodologia. W powyższym zakresie Rada ds. Mobilności dąży do weryfikacji opinii, potrzeb i możliwości różnych grup.



Opis

W działania Rady ds. Mobilności zaangażowane są organy odpowiedzialne za transport publiczny (Rząd Katalonii, Zarząd Transportu Miejskiego w Barcelonie oraz władze miejskie / lokalne), wszystkie wydziały uczelni związane z mobilnością (planowanie, komunikacja, bezpieczeństwo, usługi społeczne, usługi środowiskowe, biuro ochrony środowiska, etc.), przedstawiciele studentów i personelu, firmy transportowe, organizacje typu non-profit, etc.

Rada ds. Mobilności pełni rolę doradczą, dlatego wyniki i wnioski nie są dla uczelni wiążące. Jej zaangażowanie przyczynia się jednak do uzyskania takich wyników, a jej rola stanowi przydatną metodę zapewnienia skutecznego zarządzania mobilnością.

Roczna liczba posiedzeń ustalana jest wcześniej na 3 rocznie. Jednak w zależności od aktualnych zagadnień i potrzeby zaangażowania z nimi związanej, posiedzenia takie zwotywać można częściej. Wszystkie posiedzenia toczą się według wcześniej ustalonego planu pracy, który ogłaszany jest przed każdym posiedzeniem. Po każdym posiedzeniu jego protokół wysyłany jest do wszystkich uczestników do sprawdzenia i zatwierdzenia na kolejnym posiedzeniu.

Przy średnio trzech posiedzeniach rocznie od roku 2006, debata koncentruje się głównie na diagnozie i propozycjach dotyczących Planu Mobilności.



Wskaźniki

Wskaźniki zaangażowania: liczba spotkań rocznie, obecność na spotkaniach.



Wyniki

- Wpływ pracowników na zarządzanie mobilnością: zapewnienie przestrzeni dla przedstawicieli na wyjaśnienie ich potrzeb oraz uzyskanie prawidłowych informacji jest przez nich pozytywnie oceniane.
- Integracja powyższych potrzeb w procesie planowania zwiększa zaangażowanie.
- Przekazane informacje pozwalają im zrozumieć, co jest realizowane i dlaczego niektórych kwestii nie można rozpatrywać w sposób, w jaki mogą oni oczekiwać. Pozwala to na wyeliminowanie licznych skarg i protestów wynikających z postrzegania określonych zagadnień.

Debata Rady ds. Mobilności UAB nad zarządzaniem lokalną mobilnością

2006



Koszt

Od 0 do 10.000 EUR.



Finansowanie

Budżet UAB (niski koszt związany).



Ustalenia

- Mobilność jest jednym z głównych aspektów generujących konflikt w przestrzeni miejskiej. Zgromadzenie różnych podmiotów o różnych opiniach i często sprzecznych potrzebach pozwala na zapoznanie ich ze złożonością problemów i potrzebą negocjacji.
- Jeśli przedstawiciele nie udostępnią we właściwy sposób informacji i nie omówią ich treści dotyczących poruszanych problemów, istnieje będzie ryzyko, iż skoncentrują się oni na własnych opiniach i potrzebach, utrudniając tym samym uzyskanie faktycznych rezultatów ich zaangażowania.
- Studenci UAB wykazują intensywne podziały wewnątrz ich ciał przedstawicielskich i trudno im się skutecznie angażować. Co więcej, nie uważają oni powyższej metodologii za atrakcyjną formę zaangażowania.
- Metodologia określona przez Radę ds. Mobilności (regularność, ogólny plan pracy, plan roboczy posiedzeń, protokoły itd.) mają fundamentalne znaczenie dla zagwarantowania jej wiarygodności i zachęcenia do silnego zaangażowania.



Elementy graficzne



Rys. 1. Posiedzenie RADY DS. MOBILNOŚCI UAB, luty 2015



Linki

<http://www.uab.cat/accessibilitat-transports/>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

Świadomość i zaangażowanie · XI

Zarządzanie i nadzór uczelni wyższych · II

Współpraca uczelni wyższych – interesariusze lokalni · I

Dialog z regionem

2014



Uczelnia

Università degli Studi di Bergamo

Kraj

Włochy

Lokalizacja

Miasta Bergamo i Dalmine



Wielkość

10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Menedżer ds. Mobilności



Podsumowanie

Najlepsze praktyki polegają na budowaniu konstruktywnego dialogu z organami politycznymi i administracyjnymi regionu celem uzyskania bardziej zrównoważonego systemu mobilności poprzez uzyskanie odpowiednich synergii.



Cele

- Zmiana zachowań pracowników i studentów w zakresie mobilności oraz zwiększenie zrównoważonej mobilności.
- Ograniczenie potrzeb parkingowych na kampusach uniwersyteckich.
- Ograniczenie ruchu drogowego w pobliżu obiektów uniwersyteckich.



Interesariusze

- Uniwersytet w Bergamo.
- Gmina Bergamo.
- Gmina Dalmine.
- Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Bergamo.
- ATB Azienda Trasporti Bergamo.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Współpraca z lokalnymi interesariuszami w toku.

Rozpoczęliśmy dialog z władzami lokalnymi celem osiągnięcia synergii użytecznych dla wszystkich.

Dialog i współpraca nawiązane niedawno z władzami miasta Bergamo prowadzą do zadowalających rezultatów. W oparciu o wnioski Menedżera ds. Mobilności, zaprezentowane na poprzedniej konferencji, władze miasta Bergamo z powodzeniem wzięły udział w Europejskim Projekcie Interreg ("SHARE"), którego celem jest stymulowanie zrównoważonej mobilności wzdłuż dróg tranzytowych obsługujących obiekty naszej uczelni. Władze miasta i uczelnia wspólnie stworzyły i prowadzą laboratoria Living Labs dla naszych studentów. Ich celem jest współpraca i znalezienie alternatywnych dla samochodu rozwiązań.

W ramach projektu przewidziano drobne zachęty dla osób rezygnujących z prywatnych samochodów na rzecz transportu publicznego, car-poolingu, jazdy rowerem lub ruchu pieszego. Ponadto, władze miasta Bergamo otrzymały niedawno od Ministerstwa Robót Publicznych fundusze na budowę ścieżek rowerowych:

pierwsza trasa będzie w stanie obsłużyć obiekty naszej uczelni.

Podpisaliśmy również umowę z władzami miasta Bergamo, której celem jest zwiększenie liczby wypożyczalni rowerów dla naszych studentów.

Z władzami miasta Dalmine współpracujemy nad projektem, którego celem jest poprawa połączeń rowerowych i budowa nowych (bliżej położonych) stacji kolei lokalnych.

Relacje nawiązane miesiąc temu z Regionalną Agencją Transportu Publicznego w Bergamo okazały się konstruktywne: współpracujemy obecnie nad możliwością sprostania potrzebom w zakresie zrównoważonej mobilności ze strony studentów i pracowników.



Wskaźniki

- Aktualny podział zadań przewozowych.
- Liczba miejsc parkingowych w promieniu 500 m od obiektów uniwersyteckich.
- Liczba użytkowników transportu publicznego między miejscem zamieszkania a uczelnią.



Wyniki

Wszystkie inicjatywy są aktualnie realizowane.

W roku akademickim 2015/2016 Uniwersytet w Bergamo wsparł sfinansowanie 2560 biletów, przeznaczając na to 383 634 EUR. Oferta jest nadal dostępna.

Studenci poniżej 26. roku życia, korzystający z linii miejskich ATB, zakupić mogą bilety za specjalną cenę wynoszącą 200 EUR; roczne bilety dla studentów poniżej 26. roku życia korzystających z linii miejskich i podmiejskich ATB i Bergamo Transporti zakupić mogą za specjalną cenę wynoszącą 470 EUR; miesięczne bilety kolejowe na liniach Trenord S.p.A. zakupić można ze zniżką wynoszącą 10% lub więcej.

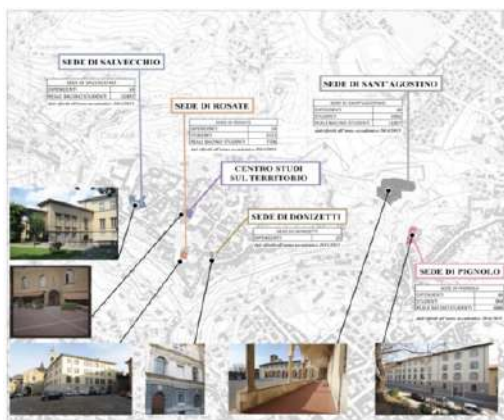
Z myślą o studentach Regionalna Agencja Transportu Publicznego w Bergamo zwiększyła liczbę połączeń w godzinach szczytu między obiektami uniwersyteckimi w Dalmine a stacją Verdello.



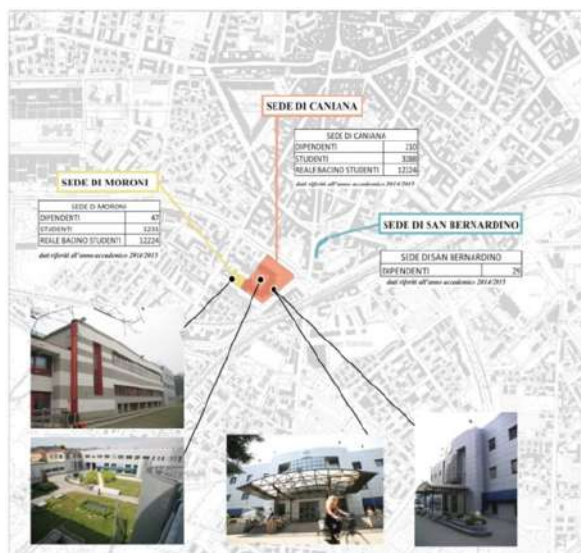
Finansowanie



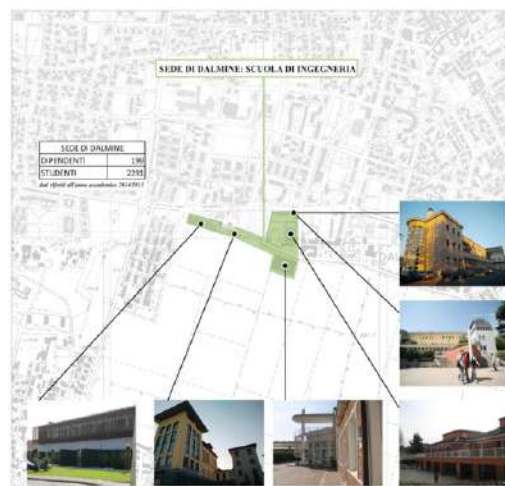
Elementy graficzne



Rys. 2. Różne obiekty Uniwersytetu w Bergamo w Città Alta



Rys. 3. Różne obiekty Uniwersytetu w Bergamo w Città Bassa



Rys. 4. Różne obiekty Uniwersytetu w Bergamo w Dalmine

Linki

- <http://en.unibg.it/life-unibg/services/mobilities-services>
- www.interreg-central.eu/shareplace
- www.agenziatplbergamo.it

Osoba do kontaktu

Maria Rosa Ronzoni
Menedżer ds. Mobilności (powołany przez Rektora z dniem 30.09.2014)
maria-rosa.ronzoni@unibg.it

Strategiczny Plan Dostępności UAB

2006



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (UAB)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska. 20 km od Barcelony



Wielkość

40,000-50,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. Mobilności



Podsumowanie

Definicja Strategicznego Planu Dostępności określającego politykę Uniwersytetu w zakresie mobilności i dostępności.



Cele

Celem tego sektorowego planu strategicznego jest oficjalne ustalenie polityki UAB w zakresie dostępności i mobilności, modelu mobilności, który ma zostać osiągnięty i strategicznych kierunków, które to umożliwią. Oznacza to, że wszystkie działania podejmowane w tym kierunku przez Uniwersytet posiadają wzorcową politykę i ogólną wizję, która nadaje im sens, zarówno indywidualnie, jak i kolektywnie.



Interesariusze

- Generalitat (system instytucjonalny) Katalonii.
- Rada Regionalna Barcelony.
- Terytorialny Organ ds. Mobilności w Barcelonie.
- Rada Regionalna.
- Rady Miejskie.
- Przewoźnicy transportu międzymiastowego.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Strategiczny Plan Dostępności został zatwierdzony w 2006 roku. Jest to narzędzie, które określa politykę Uniwersytetu w zakresie mobilności i dostępności. W tym samym roku został również powołany Zarząd ds. Mobilności UAB jako uczestniczący organ referencyjny dla jego późniejszego rozwoju.

Niniejszy dokument, zgodnie z paradygmatem zrównoważonej mobilności, wskazuje na dostępność, stabilność, bezpieczeństwo i równość jako zasady inspirujące, jak ma wyglądać model mobilności, który Uniwersytet chce wdrożyć, i określa główny punkt końcowy maksymalizacji dostępności Uniwersytetu zgodnie z tymi parametrami. Ponadto, celem osiągnięcia powyższego modelu mobilności, w Planie określono kierunki strategiczne, których należy przestrzegać, i które muszą stanowić punkt odniesienia dla wszelkich prac związanych z zarządzaniem mobilnością i podejmowanych przez Uniwersytet.

W ujęciu ogólnym, powyższe kierunki strategiczne mają na celu promocję transportu niezmotywowanego (ruch piesz i rowerowy) oraz publicznego, a także bardziej racjonalne podejście do korzystania z prywatnych pojazdów. Mianowicie, mają one na celu promocję środków transportu generujących mniej emisji, powodujących mniej zanieczyszczeń i mniej wypadków na pasażera i przejechanych kilometrów.

Oprócz tych celów, w ramach planu zaproponowano również promowanie świadomości wśród społeczności uniwersyteckiej poprzez planowanie spotkań informacyjnych mających na celu zmianę nawyków członków

UAB w zakresie mobilności; promowanie udziału społeczności uwzględniających zróżnicowane potrzeby grup w procesie udostępniania rozwiązań problemów dotyczących dostępności; oraz modernizację Specjalnego Wewnętrznego Planu Reform UAB celem realizacji celów i kryteriów określonych przepisami w zakresie mobilności przy wdrażaniu procesów planowania przestrzennego na uczelni.

Strategiczny Plan Dostępności stał się podstawowym dokumentem odniesienia w sytuacji, gdy Uniwersytet obejmuje przywództwo i odpowiedzialność za zapewnienie niezbędnej świadomości i potrzebnych narzędzi, aby zagwarantować zrównoważoną przyszłość. Stąd też zapotrzebowanie uniwersytetów na zrównoważone programy we wszystkich obszarach zarządzania mobilnością. Również w kontekście, w którym uczelnia jako generator mobilności, instytucja edukacyjna i badawcza zaangażowana w ochronę środowiska powinna promować zrównoważoną mobilność poprzez stworzenie terytorialnego węzła komunikacyjnego w regionie metropolitalnym, w którym prowadzi swoje działania.

Propozycje określone przez każdy z kierunków strategicznych Planu wpływają na działalność UAB i innych organów administracyjnych. Dlatego istnieje wiele podmiotów zaangażowanych w rozwój tego planu: Generalitat (system instytucjonalny) Katalonii, Rada Regionalna Barcelony, Terytorialny Organ ds. Mobilności w Barcelonie, Rada Regionalna, Rady miejskie, przewoźnicy i użytkownicy transportu międzykrajowego.



Wskaźniki

Obecnie niedostępne.



Wyniki

Wraz z zatwierdzeniem powyższego planu Uniwersytet zdefiniował swoją politykę mobilności wobec społeczności uniwersyteckiej i społeczeństwa w ujęciu ogólnym, określając kierunki przyszłych działań.



Koszt

Plan nie obejmuje żadnych konkretnych kosztów ani powiązanych zasobów materialnych.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

Istotne jest, aby uczelnia przyjęła określoną politykę mobilności, funkcjonującą jako punkt odniesienia dla wszelkich działań związanych z mobilnością, zarówno w ramach planu mobilności, jak i realizowanych odrębnie, ponieważ umożliwia to społeczności akademickiej całościową jej interpretację. Ponadto, stanowi ona punkt odniesienia dla innych organów zarządzających uczelnią.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

<http://www.uab.cat/web/la-movilidad-en-la-uab/el-proyecto-biciuab-1345676563240.html>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena Valiente
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

Jednostka ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością UAB

2005



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (UAB)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska. 20 km od Barcelony

Wielkość

40,000-50,000

Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. mobilności



Podsumowanie

Utworzenie Jednostki ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością UAB.



Cele

Kompleksowa realizacja polityki dostępności i mobilności UAB poprzez uwzględnienie ekonomicznych, społecznych i środowiskowych aspektów mobilności w analizie i kierunkach działań, a także poprzez zaangażowanie wszystkich podmiotów już włączonych w powyższe działania przez Radę ds. Mobilności, zarówno na uczelni, jak i poza nią.



Interesariusze

Obecnie niedostępne.



Wstęp

Obecnie niedostępne.

Jednostka ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością UAB

2005



Opis

Po kilku latach analiz i diagnozy dostępności głównego budynku UAB jako instytucji edukacyjnej generującej dużą liczbę przemieszczeń, a także ze względu na strategiczne znaczenie poprawy zrównoważonej i bezpiecznej dostępności dla przyszłości Uczelni, w 2005 roku utworzono Jednostkę ds. Zarządzania Mobilnością UAB (obecnie, Jednostka ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością UAB - UPGM). Złożoność zagadnienia, ze względu na jego strategiczne, środowiskowe, społeczne, ekonomiczne i polityczne konsekwencje, sprawiła, iż Uniwersytet zrozumiał potrzebę powołania jednostki zajmującej się wyłącznie planowaniem i zarządzaniem w ramach Usług Logistycznych i Obszaru Administracyjnego.

W ramach powyższego procesu utworzono stanowisko Menedżera UAB ds. Mobilności, którego zadaniem było doradzanie organom zarządzającym w zakresie polityki mobilności i dostępności oraz wdrażanie polityki przedstawionej w Strategicznym Planie Dostępności UAB.

Najbardziej znaczące zadania obejmują między innymi:

- Zagwarantowanie udziału wszystkich podmiotów zaangażowanych.
- Podjęcie komunikacji i promocji działań UAB w tym zakresie.
- Określenie, w czasie rzeczywistym, wymagań UAB w zakresie mobilności poprzez wygenerowanie wszelkich wymaganych informacji.
- Określenie, w czasie rzeczywistym, oferty transportowej UAB poprzez wygenerowanie wszelkich wymaganych informacji.
- Regularna aktualizacja i publikacja informacji na temat oferty transportowej dla obecnych i potencjalnych użytkowników.
- Regularna aktualizacja diagnozy mobilności UAB poprzez wykrywanie głównych problemów wpływających na dostępność uczelni i odpowiednie dostosowywanie wszelkich kierunków działań.
- Pozyskiwanie zewnętrznych zasobów gospodarczych (dotacje, umowy, itp.) na rozwój i wdrażanie uzgodnionych propozycji.
- Ustanowienie i zastosowanie mechanizmów wdrażania polityki mobilności na terenie uczelni. W stosownych przypadkach, projekt i wdrożenie Planu Mobilności UAB, jak również zapewnienie jego przestrzegania.
- Prezentacja UAB w zakresie mobilności w odniesieniu do różnych powiązanych obszarów: organów administracyjnych, przewoźników, użytkowników oraz innych obszarów Uniwersytetu bezpośrednio lub pośrednio związanych z mobilnością.



Wskaźniki

Wskaźniki konsolidacji: przydzielone zasoby ludzkie i materialne.



Wyniki

- UPGM stała się wewnętrznym i zewnętrznym punktem odniesienia w zarządzaniu mobilnością UAB.
- Całkowita i stała analiza i diagnoza mobilności.
- Stworzenie stabilnego zespołu techników, doradzającego w zakresie tworzenia i umacniania polityki mobilności i późniejszego stosowania wszelkich środków niezbędnych do jej wdrożenia.



Koszt

Przybliżony roczny koszt powyższej inicjatywy to ok. 100 000 EUR na personel i ochronę środowiska oraz 0,9 mln EUR w ramach działań (około 75% przeznaczane jest na usługi przewozów autobusowych UAB).



Finansowanie

Budżet UAB.



Ustalenia

Stworzenie polityki mobilności i powołanie jednostki zarządzającej mobilnością i transportem w obrębie uczelni ma ogromne znaczenie w nowych kontekstach określonych przez paradygmat "społeczeństwa wiedzy" oraz w kontekście nowej roli nadanej Uniwersytetowi jako instytucji szkolnictwa wyższego zaangażowanej w ochronę środowiska, szczególnie w przypadku, w którym model dotyczy uczelni znajdującej się na obrzeżach tkanki miejskiej, co sprawia, że zarządzanie jest dużo trudniejsze a wyzwania związane z mobilnością i transportem są dużo większe.

We współczesnych kontekstach dostępność i połączenia stały się podstawowymi elementami umożliwiającymi uczelni i jej otoczeniu połączenie się z innymi, mniej lub bardziej odległymi miejscami na poziomie metropolitalnym. Przyczynia się to do zmniejszenia jej względnej izolacji poprzez pomoc we włączeniu jej do trzonu struktury uczelni, jednocześnie pozytywnie wpływając na dynamikę powiązanych środowisk, zarówno społecznie jak i geograficznie. Należy podkreślić, że zarządzanie powinno obejmować nie tylko uczelnię, ale także obszary poza nią, gdyż ograniczenia funkcjonalne Uniwersytetu przewyższają ograniczenia administracyjne.

Oznacza to, że efektywne zarządzanie mobilnością i transportem na terenie uczelni przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności Uniwersytetu i poprawy jego pozycji terytorialnej.

Warto zauważyć, że w przypadku UAB, przed utworzeniem UPGM, zarządzanie mobilnością było zadaniem Biura Ochrony Środowiska, które zgodnie z definicją jego funkcji skupiało się głównie na aspektach środowiskowych związanych z mobilnością; mniej uwagi poświęcano aspektom społecznym i gospodarczym oraz konkurencyjności Uniwersytetu.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

<http://www.uab.cat/accessibilitat-transports/>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena Valiente
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

Plan Mobilności UAB na lata 2008-2014

2008



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (UAB)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska. 20 km od Barcelony



Wielkość

40,000-50,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. mobilności



Podsumowanie

Plan Mobilności UAB na lata 2008-2014 (PMUAB) to narzędzie zarządzania i planowania mobilności, służące do opracowywania kierunków strategicznych w ramach Strategicznego Planu Dostępności.



Cele

Głównym celem PMUAB jest opracowanie kierunków strategicznych w ramach Strategicznego Planu Dostępności wraz z konkretnymi działaniami i planami, ale także z przybliżonym budżetem. Celem tych kierunków strategicznych jest maksymalizacja dostępności do kampusu Bellaterra na UAB w najbardziej efektywny, zrównoważony i integrujący sposób, zgodnie z Pojęciami Zrównoważonej Mobilności.

Aby osiągnąć ten cel, PMUAB proponuje podcele takie jak zwiększenie dostępności kampusu poprzez promowanie transportu publicznego, ruchu rowerowego i pieszego, a także bardziej racjonalnego wykorzystania samochodów prywatnych, przyjmując zasady zrównoważonego rozwoju, bezpieczeństwa i równości społecznej za punkt odniesienia.



Interesariusze

- Zarząd Transportu Terytorialnego w Barcelonie.
- Jednostka ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością (UPGM).
- Rada Miasta Credanyola.
- Generalitat (system instytucjonalny Katalonii).
- Instytut Badań Regionalnych i Miejskich w Barcelonie (IERMB).



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Jako że dostępność UAB jest kluczowym aspektem w polityce uniwersytetu oraz z uwagi na to, że jest wyjątkowym węzłem metropolitalnym, konieczne jest zaangażowanie właściwych organów administracji. Z tego powodu, we współpracy z Jednostką ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością UAB (Unidad de Planificación y Gestión de la Movilidad - UPGM), Radą Miasta Cerdanyola, miejscowością, gdzie znajduje się ta instytucja, Zarządem Transportu Miejskiego (ATM) i Generalitat (system instytucjonalny) Katalonii opracowany został Plan Mobilności UAB.

Plan ten umożliwia planowanie niezbędnych działań w zakresie mobilności. Wpływ właściwych organów administracji zapewnia zaangażowanie w realizację celów planu. Powyższe organy administracji podpisały umowę

ramową, aby przedstawić swoje intencje wobec jego wdrożenia. Niemniej jednak, ze względu na zmiany polityczne, nie zostało podpisane żadne porozumienie robocze, które wprowadziłoby w życie wspomnianą umowę ramową.

Nowy Plan Mobilności UAB na lata 2017-2022 jest obecnie w fazie korekty. Część związana z analizą i diagnozą została sporządzona w 2016 roku.



Wskaźniki

Obserwatorium Mobilności UAB (wskaźniki dla oferty, popytu i wpływów).



Wyniki

Biorąc pod uwagę wszelkie okoliczności, od czasu jego wdrożenia w 2008 roku, PMUAB stanowił punkt odniesienia dla Jednostki ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością w działaniach mających na celu osiągnięcie bardziej zrównoważonej i bezpieczniejszej mobilności w obrębie kampusów Uniwersytetu poprzez określanie kierunków strategicznych prac, a także konkretnych działań, jakie należy podjąć. Do czasu zakończenia wdrożono 75% zaplanowanych działań, natomiast pozostałe 25% to zadania realizowane przez inne administracje i niosące za sobą wyższe koszty.

Poniżej znajduje się lista najbardziej znaczących działań podjętych w czasie realizacji Planu:

Działania na rzecz poprawy usług: rozbudowa i poprawa międzymiastowego transportu autobusowego i kolejowego, usprawnienie wewnętrznych usług autobusowych UAB poprzez zwiększenie liczby tras oraz ujednolicenie wizerunku, przystosowanie do obsługi osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz włączenie nowych, bardziej zrównoważonych pod względem ochrony środowiska pojazdów.

Inicjatywy miejskie mające na celu promowanie korzystania z niezmotywowanych form transportu, a także udoskonalenie sieci tras rowerowych z miast w pobliżu kampusu. Ponadto, rozbudowa wewnętrznej sieci ścieżek rowerowych i zwiększenie liczby parkingów rowerowych na terenie kampusu.

Działania w zakresie informacji i świadomości, takie jak: Tydzień Zrównoważonej i Bezpiecznej Mobilności; rozpowszechnienie Przewodnika Zrównoważonego, Bezpiecznego Transportu; poprawa mobilności UAB i strony internetowej dotyczącej transportu. Utworzona w 2010 roku strona informuje społeczność Uniwersytetu o dostępnych środkach transportu, aspektach prawnych mobilności UAB, udostępnia także ciekawe informacje techniczne na temat zrównoważonej mobilności w ujęciu ogólnym.

PMUAB również uczestniczył w poprawie nawyków transportowych. Wyniki Badania nawyków związanych z mobilnością przeprowadzonego wśród społeczności uniwersyteckiej ukazują obciążenie poszczególnych środków transportu w podróży do i z kampusu, które faworyzuje korzystanie z transportu publicznego i niezmotoryzowanego.

Transport publiczny wykazał wzrost o 10 pkt. procentowych z 52,6% wszystkich przejazdów społeczności uniwersyteckiej w 2001 roku do 62,6% w 2015 roku. Wykorzystanie niezmotoryzowanych środków transportu wzrosło o 1,6 pkt. procentowego, z 4% w 2001 roku do 5,6% w 2015 roku. Wraz ze zwiększeniem wykorzystania bardziej zrównoważonego transportu, wykorzystanie prywatnych pojazdów spadło z 43,4% w roku 2001 do 31,9% w 2015 r.



Koszt

Okolo 50.000,00 EUR.

Brak powiązanych zasobów materialnych.



Finansowanie

Zarząd Transportu Terytorialnego w Barcelonie.



Ustalenia

Plany mobilności stanowią narzędzia planowania, które nie zawierają wiążących planów finansowych. Dlatego ich realizacja zależy w każdym momencie od woli politycznej i struktury finansowej poszczególnych organów administracji.

W kontekście cięć budżetowych, inwestycje w zrównoważoną mobilność są zazwyczaj dużo gorzej odbierane przez ogół społeczeństwa, który uważa, że istnieją inne koncepcje z wyższym priorytetem, w które można inwestować.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

<http://www.uab.cat/accessibilitat-transports/>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena Valiente
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

Nowa Polityka Mobilności dla Pracowników

2012/13



Uczelnia

Uniwersytet Erazma w Rotterdamie (EUR)

Kraj

Holandia

Lokalizacja
Rotterdam



Wielkość
20,000-30,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. Mobilności



Podsumowanie

W 2013 roku Uniwersytet Erazma w Rotterdamie (EUR) wprowadził nową politykę mobilności dla pracowników w celu promowania wykorzystania środków transportu alternatywnych dla samochodu.



Cele

Głównym celem tej polityki jest zmniejszenie wykorzystania samochodów w podziale zadań przewozowych dla pracowników i studentów. Ponadto, EUR pragnie zredukować swoją emisję CO2.



Interesariusze

- Organy zarządzające Uniwersytetem (Zarząd, Zarządzanie zasobami ludzkimi i obiektami).
- Związki zawodowe pracowników.



Wstęp

W 2011 roku EUR postanowił stymulować zrównoważony rozwój we wszystkich swoich działaniach, wliczając transport. EUR postawił sobie za cel stać się jednym z najbardziej zrównoważonych uniwersytetów w Holandii.



Opis

Od 2012 roku wdrażana jest nowa polityka mobilności dla pracowników, mająca na celu ograniczenie wykorzystania samochodów podczas przejazdów do i z Uniwersytetu oraz zachęcanie do korzystania z alternatywnych środków transportu. Wprowadzono szereg środków, z których najważniejsze to:

- Wprowadzenie płatnego parkingu dla wszystkich pracowników.
- Pełna dotacja na przejazdy transportem publicznym.
- Częściowa dotacja na zakup elektrycznego roweru i/lub elektrycznej hulajnog.

Parking płatny

Przed rokiem 2013 wszyscy pracownicy oraz duża część studentów mogła parkować za darmo na terenie kampusu EUR. Od stycznia 2013 roku żaden student nie jest uprawniony do uzyskania karty parkingowej, w związku z czym, jeżeli chce zaparkować swój samochód na terenie kampusu Uniwersytetu, musi wnieść standardową opłatę parkingową pobieraną od gości (1,70 EUR za godzinę, maksymalnie 10 EUR za cały dzień). Od czerwca 2013 roku pracownicy również muszą płać za parking na terenie kampusu. Opłata wprowadzana stopniowo w latach 2013-2015.

- W 2013 roku opłata wynosiła 1,00 EUR za dzień.
- W 2014 roku opłata wynosiła 1,75 EUR za dzień.
- Od stycznia 2015 roku pracownicy muszą płać 2,50 EUR za dzień.

Transport publiczny

Od 2012 roku pracownicy mogą zdecydować się na zmianę standardowego świadczenia na przejazdy dom-praca (0,19 EUR za km - norma krajowa) na całkowity zwrot za miesięczny lub roczny bilet komunikacji miejskiej.

Rowery elektryczne i hulajnog elektryczne

Pracownicy mogą ubiegać się o dofinansowanie w maksymalnej kwocie 500 EUR na zakup roweru elektrycznego lub hulajnog elektrycznej.

Proces sporządzania i wdrażania polityki trwał ponad rok. W tym okresie EUR utworzył Komitet Sterujący ds. mobilności ad-hoc składający się z przedstawicieli Zarządu Uniwersytetu; oddziałów Zarządzania zasobami ludzkimi i obiektami oraz ekspertów naukowych. Komitet Sterujący spotykał się regularnie (co najmniej raz na dwa miesiące), jak również organizował regularne spotkania ze studentami i związkami zawodowymi pracowników.



Wskaźniki

Do pomiaru skuteczności polityki wykorzystano dwa główne wskaźniki:

- Podział zadań przewozowych wśród pracowników i studentów.
- Redukcja emisji CO₂ generowanej przez pracowników podróżujących samochodem.



Wyniki

Główne wyniki w latach 2012 (wyjściowy) i 2016 przedstawiały się następująco:

- Procent pracowników podróżujących samochodem spadł z 36% do ok. 31%.
- Całkowita liczba kilometrów przejechanych przez pracowników do pracy zmniejszyła się o 7,7%; emisja CO2 była niższa o szacunkowo 42,4 tony.
- Wzrost odsetek osób korzystających z transportu publicznego i rowerów.



Koszt

Trudno przedstawić dokładny wykaz kosztów finansowych, ponieważ proces obejmował różne wydziały.

Można jednak stwierdzić, że polityka ta wygenerowała wyraźne korzyści ekonomiczne dla Uniwersytetu. Niewątpliwie dzięki tej polityce EUR mógł zmniejszyć zapotrzebowanie na miejsca parkingowe i w konsekwencji zmniejszyć potrzebę budowania dodatkowych miejsc parkingowych, jednocześnie zwiększając całkowitą powierzchnię budynku. Innymi słowy, nowe budynki zostały wybudowane bez konieczności tworzenia dodatkowych miejsc parkingowych. Pozwoliło to EUR zaoszczędzić kilka milionów euro. Zamiast dodatkowego parkingu, kampus ma teraz dodatkowy obszar zielony (patrz zdjęcia poniżej).



Finansowanie

Cały projekt został w całości sfinansowany przez EUR (patrz pole „Koszt”).

Przychody generowane przez płatny parking częściowo zrekomensowały dodatkowe koszty związane z dotacją na transport publiczny.

Dotacji finansowej na zakup rowerów elektrycznych i hulajnóg elektrycznych udzieliło miasto Rotterdam.



Ustalenia

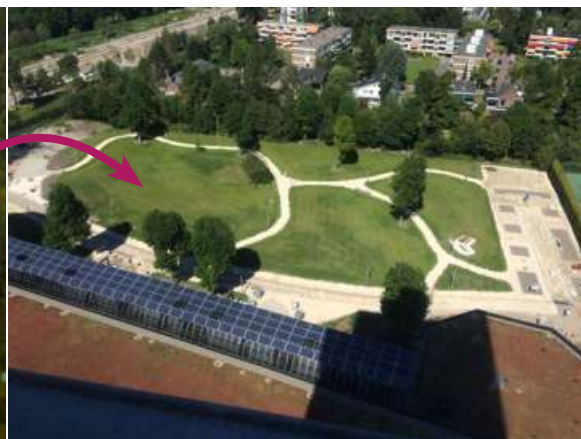
- Posiadanie jasnych założeń i celów w odniesieniu do polityki.
- Zaangażowanie wszystkich decydentów i interesariuszy w obrębie swojej organizacji.
- Monitorowanie i ocena polityki (a priori oraz w trakcie wdrażania).



Elementy graficzne



Rys. 1. Przed wprowadzeniem polityki



Rys. 2. Po wprowadzeniu polityki



Linki

<https://www.eur.nl/english/mobility/>



Osoba do kontaktu

Giuliano Mingardo
Uniwersytet Erazma w Rotterdamie
mingardo@ese.eur.nl

Polityka mobilności dla pracowników

2012



Uczelnia

Uniwersytet Nauk Stosowanych w Utrechcie HU (UUAS)

Kraj

Holandia

Lokalizacja
Utrecht



Wielkość
40,000-50,000



Struktura organizacyjna mobilności



Podsumowanie

Od 2012 roku Uniwersytet Nauk Stosowanych w Utrechcie (UUAS) wprowadził szereg środków mających na celu redukcję emisji CO2 spowodowanych dojazdem pracowników.



Cele

Głównym celem tej polityki jest zmniejszenie całkowitych emisji CO2 o 100% w roku 2030 i 20% w 2020 w porównaniu z rokiem 2014. Aby to osiągnąć, komunikacja samochodowa powinna zostać zredukowana o 20% w 2020 roku, w porównaniu do roku 2013. Ma to na celu zachęcanie do korzystania z rowerów, rowerów elektrycznych, transportu publicznego, a także do efektywnego planowania zajęć, blended learningu itd.



Interesariusze

- Organ zarządzający HU (Zarząd, Zarządzanie zasobami ludzkimi i obiektami).
- Związki zawodowe pracowników.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Poniższe stanowią główne środki podjęte w celu promowania zrównoważonej mobilności wśród pracowników od 2012 roku:

- Rowery, rowery elektryczne i samochody elektryczne są dostępne do wykorzystania przez pracowników podczas podróży służbowych.
- Zachęty finansowe dla pracowników kupujących rowery elektryczne i z nich korzystających w dojazdach do pracy (rabaty i "rowery za bonusy" z wykorzystaniem programów zachęcających do dojazdów rowerem) wraz z holenderskim Ministerstwem Infrastruktury i Mobilności.
- Korzystanie z transportu publicznego w rejonie Utrechtu jest częściowo dofinansowywane (zniżki na abonament / bilet na transport publiczny).
- Dotacja finansowa w kwocie maksymalnie 850 EUR na zakup roweru.
- W roku 2014 i 2015 uruchomiono specjalny program (Low Car Diet) umożliwiający pracownikom sprawdzenie form przejazdów bez konieczności wykorzystania samochodu przez zapewnienie bezpłatnego transportu publicznego oraz stosowanie współdzielonych samochodów elektrycznych, rowerów elektrycznych i rowerów.
- W 2015 roku wprowadzono aktywne zarządzanie parkowaniem, w którym tylko pracownikom mieszkającym ponad 10 km od UUAS przysługują przywileje parkingowe.
- W 2016 roku podpisano umowę z samorządem lokalnym, mającą na celu promocję dojazdów do pracy poza godzinami szczytu.
- W ciągu ostatnich kilku lat, wprowadzono szereg środków ułatwiających pracę / studia zdalne (VPN, telekonferencje, Skype, blended learning, itd.).
- Od marca 2016 roku każdego tygodnia na terenie kampusu Uniwersytetu udostępniany jest mobilny serwis rowerowy; pracownicy mogą naprawić swój rower za niższą opłatą lub kupić używany rower za jedyne 95 EUR.



Wskaźniki

- Redukcja emisji CO₂.
- Podział zadań przewozowych.
- Wykorzystanie samochodów elektrycznych.



Wyniki

Redukcja emisji CO₂:

Dostępne w marcu 2017 r.

Podział zadań przewozowych w roku 2013:

Wykorzystanie samochodów: 38%

Transport publiczny: 27%

Rowery i rowery elektryczne: 34%

Wykorzystanie samochodów elektrycznych:

Wszystkie sześć samochodów jest używane każdego dnia przez coraz większą liczbę pracowników.



Koszt

Niedostępne w momencie sporządzania.



Finansowanie

Większość działań sfinansowano ze środków HU. Władze lokalne, regionalne i krajowe również udzieliły pewnej formy wsparcia finansowego.



Ustalenia

Mobilność ma największy wpływ na emisję CO₂. Należy wpływać na rutynowe zachowania i zmieniać je, aby przekonać nasz personel do bardziej zrównoważonych podróży służbowych i dojazdów do pracy.

Rozwiązanie ma charakter zarówno techniczny (ograniczenia w zakresie parkowania), jak i behawioralny (zniechęcanie do niepożądanych zachowań, na przykład poprzez nałożenie opłat parkingowych i promowanie pożądanых zachowań, np. za pomocą zachęt finansowych do korzystania z transportu publicznego i rowerów, w tym elektrycznych).

Istotne znaczenie ma również fakt, że jedna instytucja nie może rozwiązać problemu samodzielnie. Należy podejść do tego wyzwania wspólnie z wewnętrznymi i zewnętrznymi interesariuszami, w tym władzami gminnymi i regionalnymi oraz innymi instytucjami i przedsiębiorstwami w regionie.



Elementy graficzne



Rys. 1. Inicjatywa Low Car Diet na HU



Rys. 2. Samochody elektryczne i rowery elektryczne na podróże służbowe



Linki

<https://www.hu.nl/los/hu-en-duurzaamheid/duurzame-bedrijfsvoering/mobiliteit>



Osoba do kontaktu

Sandra Valenbreder
Kierownik programu - Zrównoważona działalność gospodarcza
Sandra.Valenbreder@hu.nl

Mniejsze przebiegi, mniejsze emisje, mniejsze koszty: zapewnienie różnorodnych opcji podróży służbowych

2009



Uczelnia

Uniwersytet w Cumbrii

Kraj

Wielka Brytania

Lokalizacja

Centrum miasta



Wielkość

5,000-10,000



Struktura organizacyjna mobilności

Menedżer ds. Mobilności



Podsumowanie

Zapewnienie szeregu możliwości w zakresie przejazdów służbowych tak, aby nasz personel przemysłał swoje przejazdy pod kątem ich ograniczenia i dostosowania się do mniej intensywnych sposobów podróżowania, przede wszystkim polegających na mniejszym wykorzystaniu pojazdów prywatnych.



Cele

Zmniejszenie oddziaływania przejazdów i wykorzystania transportu, w szczególności:

- Oddziaływanie na środowisko.
- Zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa.
- Koszty finansowe.



Interesariusze

- Kierownictwo wyższego szczebla z oddziałów Zarządzania obiektami, BHP, Finansowego i HR Uniwersytetu.
- Virgin Trains.
- Przedsiębiorstwo Rent-A-Car i inni dostawcy usług turystycznych.



Wstęp

Uniwersytet w Cumbrii działa na terenie północno-zachodniej Anglii. Główne kampusy znajdują się w Ambleside, Carlisle i Lancaster. Prowadzimy też działalność w Barrow, Workington i Londynie. Większość naszych kampusów znajduje się na obrzeżach centrum miast, dzięki czemu mogą korzystać z dobrych połączeń komunikacyjnych.

Przez sześć lat Uniwersytet w Cumbrii realizował program dążący do zmniejszenia skutków wynikających z naszych przejazdów i wykorzystania transportu. Kluczowe znaczenie miało wprowadzenie Hierarchii przejazdów. Wymaga ona od pracowników, aby ocenili powody swoich podróży i czy mogą podróżować w taki sposób, aby oddziaływanie było jak najmniej, lub w ogóle uniknąć podróży. Według powyższej Hierarchii, najmniej preferowaną formą przejazdów jest wykorzystanie prywatnych pojazdów („szara” flota).

Prywatne pojazdy mają zwykle gorsze wyniki w zakresie oddziaływania na środowisko niż wynajmowane/dzierżawione alternatywy. Stwarzają też większe ryzyko w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstwa, ponieważ ich utrzymaniem zajmują się poszczególni właściciele. Z finansowego punktu widzenia Uniwersytet w Cumbrii oferował pracownikom zwrot kosztów za korzystanie z własnego pojazdu od HMRC (Urząd Skarbowy i Celny Jej Królewskiej Mości (Her Majesty's Revenue and Customs) w kwocie maksymalnie 45 pensów za milę: funkcjonowało to jako zachęta dla pracowników do korzystania z własnych pojazdów podczas wyjazdów służbowych.

W związku z powyższym, kierownictwo wyższego szczebla, w szczególności z oddziałów Zarządzania obiektami (leżącego u podstaw zrównoważonego rozwoju i zarządzania flotą w obrębie Uniwersytetu), BHP, finansowego i HR na Uniwersytecie, zidentyfikowało wykorzystanie szarej floty jako kluczowy cel dla redukcji dążącej do zmniejszenia profilu ryzyka Uniwersytetu na kilka sposobów:

“Dział HR zdecydowanie popiera zmiany kulturowe zachodzące w naszej organizacji w zakresie ograniczenia podróży. Zdajemy sobie sprawę zarówno z ekologicznego znaczenia jak i korzyści dla pracowników w zakresie równowagi w życiu prywatnym i zawodowym, a także zdrowia i bezpieczeństwa. Ma to dodatkową zaletę w postaci zmniejszenia kosztów, a dzięki statemu wzrostowi jakości technologii wideokonferencje są zarówno bardziej ekologiczne, jak i bezpieczniejsze.” Gail Best, Zastępca dyrektora działu HR.

“Dział usług finansowych i planowania współpracował z działami HR i Zarządzania obiektami, aby rozważyć najlepsze podejście do podróży samochodem z uwzględnieniem informacji zwrotnych dotyczących potrzeb biznesowych, naszego podejścia do zrównoważonego rozwoju oraz kosztów. Co najważniejsze, kierownictwo wyższego szczebla odpowiedzialne za te obszary wspólnie nadzorowało te prace.” Andrew Heron, Zastępca dyrektora, Finanse.

Mniejsze przebiegi, mniejsze emisje, mniejsze koszty: zapewnienie różnorodnych opcji podróży służbowych

2009



Opis

Szereg atrakcyjnych alternatyw dla prywatnych samochodów, jakie należy wprowadzić przed rozpoczęciem konkretnych działań w odniesieniu do szarej floty. Działania te przedstawiono poniżej. Po ich ustaleniu (na przestrzeni czterech lat), wprowadzono trzy zmiany zmierzające do zmniejszenia wpływu wykorzystania szarej floty:

- Zmniejszenie należnej stawki kilometrowej z 45 pensów na 30 pensów za milę.
- Zobowiązanie pracowników dojeżdżających do pracy samochodem do odliczenia odległości dom-praca od swojego roszczenia (nie dotyczy pracowników, którzy nie jeżdżą do pracy samochodem; nie dotyczy też podróży służbowych odbywanych innym środkiem transportu niż samochód).
- Zobowiązanie pracowników do maksymalnego współdzielenia samochodów podczas wszelkich podróży służbowych odbywanych samochodem, na przykład poprzez rejestrowanie przejazdów na stronie cumbriaunicarshare.com

Jeśli chodzi o nasze oczekiwania co do sukcesu, oparliśmy je na badaniach nawyków komunikacyjnych

na terenie naszego Uniwersytetu oraz na studiach przypadku przeprowadzonych przez strony trzecie. W obrębie miejsca pracy, gdzie dostępne są rozsądne alternatywy dla samochodów prywatnych, studia przypadków wykazały, że liczba przejazdów, których można by uniknąć znacznie przewyższyłaby liczbę przejazdów, w których konieczna byłaby zmiana środka transportu (zwłaszcza na wynajmowane samochody), co doprowadziłoby do redukcji netto kosztów i emisji, gdyby było to stosowane kolektywnie na całym Uniwersytecie. Nie da się łatwo ocenić skali prawdopodobnych zmian netto, więc dla pierwszego roku przyjęto średni cel w wysokości 75 000 GBP. Wyniki te okazały się bardziej pozytywne niż przyjęta średnia, a w chwili sporządzania tego tekstu wykorzystanie szarej floty nadal spada, choć w mniejszym tempie.

W niniejszej tabeli przedstawiono koszty i korzyści związane z realizacją szerszego programu działań w zakresie podróżowania, wdrożonych celem utrzymania niskiego poziomu wykorzystania pojazdów szarej floty (działania odnoszące się konkretnie do dojazdów do pracy są istotne, gdyż pracownicy, którzy ograniczają wykorzystanie samochodów podczas dojazdów do pracy wykazują niższe prawdopodobieństwo ich wykorzystania do przejazdów służbowych):

Kluczowe działania	Korzyści i koszty
Rozwój wideokonferencji, biurowych kamer internetowych i Skype dla firm celem ograniczenia przejazdów.	Dzięki przyjęciu powyższych technologii osiągnięto znaczne zmniejszenie liczby przejazdów.
Długoterminowa współpraca z Virgin Trains (VT) umożliwiającą darmową zmianę klasy biletu na pierwszą klasę dla pracowników Uniwersytetu podczas podróży służbowych.	Podczas wręczenia nagród Green Gown Award w 2012 roku stwierdzono oszczędności kosztów użytkowania samochodu wynikające z większego wykorzystania transportu kolejowego. Brak dodatkowych kosztów innych niż standardowe ceny biletów – współpraca z VT.
Rozwój bliskiej współpracy z Enterprise, naszym dostawcą samochodów na wynajem oraz "IAM" w celu zapewnienia szkolenia kierowcom jeżdżącym w dalekie trasy.	Zapewnienie pracownikom szkoleń w celu zwiększenia ich pewności siebie podczas prowadzenia pojazdów hybrydowych (w styczniu 2016 Uniwersytet zaprezentował swój pierwszy samochód elektryczny). Zmniejszenie wielkości pojazdów (odkąd zlikwidowano flotę wynajętych samochodów) wykorzystywanych podczas podróży służbowych o około 75%. Uniwersytet w Cumbrii i Enterprise zostały ujęte w studium przypadku w publikacji "EST" zatytułowanej "Dowiedz się jak wypożyczanie pojazdów na doby może być korzystne dla Twojego przedsiębiorstwa".
Stworzenie zupełnie nowej polityki parkowania i uzgodnienie, aby skupiała się ona na potrzebach pracowników i studentów, ale przede wszystkim kładła nacisk na mniejsze zanieczyszczenie i wspólne korzystanie z pojazdów.	Promowanie wspólnego korzystania z pojazdów wśród pracowników i studentów. W roku akademickim 2015-16, 15% wszystkich sprzedanych pozwoleń na jednym kampusie stanowiły pozwolenia osób dojeżdżających wspólnie.
Nowa forma wsparcia finansowego (nieoprocentowane pożyczki) dla pracowników podróżujących komunikacją miejską.	Niewielkie zainteresowanie, ważne jednak, aby uwzględnić je w ofercie. Niewielkie korzyści finansowe / koszty, dotychczas jednak jakiegokolwiek działania windykacyjne również nie były wymagane
System nabywania rowerów dla pracowników oraz program pożyczek na rowery dla pracowników i studentów (nasza flota rowerowa stale rośnie i obejmuje obecnie 68 rowerów).	Oszczędności rzędu 2 tys. GBP rocznie na kosztach ubezpieczenia społecznego pracownika. Około 10% wszystkich pracowników skorzystało z naszego programu Rowerem do pracy w ciągu ostatnich pięciu lat. W momencie sporządzania tego dokumentu prawie cała nasza flota rowerowa była wypożyczona na ten semestr.
Próbne połączenie autobusowe pomiędzy naszymi kampusami w Lancaster i Ambleside, wliczając zapewnienie biletów autobusowych "Stagecoach" niektórym z naszych studentów.	2015-16: Zapewnienie biletów autobusowych "Stagecoach" do Cumbrii i Lancaster 63 studentom, zachęcając ich aby nie przyjeżdżali na Uniwersytet samochodem. Usługi publicznego transportu autobusowego dostępne dla pracowników podczas podróży służbowych pomiędzy tymi kampusami.
Wdrożenie próbnych Indywidualnych planów podróży dla wszystkich pracowników, posiadaczy pozwoleń na parkowanie na naszych największych kampusach.	200 Indywidualnych planów podróży wydanych pracownikom na jednym kampusie. Badanie ewaluacyjne wykazało, że 5% osób wyraziło zamiar zmiany swoich nawyków w zakresie dojazdu do pracy. Oferowanie Indywidualnych planów podróży potencjalnym studentom mającym problemy z dostępnością.

Mniejsze przebiegi, mniejsze emisje, mniejsze koszty: zapewnienie różnorodnych opcji podróży służbowych

2009

Zaangażowanie studentów

Nasz projekt skupia się głównie na podróżach służbowych pracowników, ale zaangażowaliśmy również studentów w proces zmniejszenia liczby podróży i rozwoju programów zrównoważonego transportu w następujący sposób:

- Parking: w 2015 i 2016 roku studenci zakupili 39 kart na wspólne przejazdy i kart parkingowych dotyczących pojazdów obłożonych zerowym podatkiem akcyzowym (zero VED) (7% wszystkich udzielonych studentom zezwoleń).
- Targi podróży i prezentacje dla inwestorów: studenci byli zaangażowani w ich prowadzenie i promowanie inicjatyw w zakresie podróży w ramach programu Green Impact samorządu studenckiego Uniwersytetu w Cumbrii.
- Rowery: limit naszego programu pożyczek

na rowery (50 GBP na rower, kłódkę i światła rocznie na studenta w naszym obiekcie) został już przekroczony (74 rezerwacji na 68 rowerów) na okres 2016-17, a nasze wsparcie dla studentów w zakresie jazdy na rowerze będzie integralną częścią naszych działań w ramach Targów w ciągu najbliższych kilku tygodni.

- Autobus: Przeprowadziliśmy badanie wśród studentów korzystających z naszych usług przewozów autobusowych. Dało ono pozytywne rezultaty: 91% osób, które udzieliły odpowiedzi stwierdziło, że byli świadomi tego, iż ich bilet upoważniał do podróżowania wszystkimi autobusami Stagecoach w naszym regionie 24 godziny na dobę. Pokazało to, że nasza kampania informacyjna dobrze funkcjonowała. 85% stwierdziło, że korzystało z biletu w autobusach innych niż do i z kampusu.



Wskaźniki

- Obciążenie finansowe związane z odległościami przebytymi przez pojazdy szarej floty.
- Kilometraż.
- CO2 w tonach.
- Osoby zaangażowane.



Wyniki

Uniwersytet zmniejszył obciążenie finansowe związane ze zwrotem kosztów za odległości przebyte przez pojazdy szarej floty z 275.000£ (rok akademicki 2012-13) do 106.000£ (2014-15). Deklarowany kilometraż zmniejszył się z 611.000 do 353.000. Emisja CO2 spowodowana przez pojazdy szarej floty spadła z 191 ton do 108 ton (43%).

Cieszymy się, że wykorzystanie pojazdów szarej floty nadal spada. Porównując pierwsze dziesięć miesięcy roku akademickiego 2015-16 i te same miesiące roku akademickiego 2014-15, odległości przebyte przez pojazdy szarej floty zmniejszyły się z 282.000 do 252.000, a koszty zwrotu spadły z 84.000£ do 77.000£.

Okolo 400 pracowników zostało zaangażowanych poprzez zmiany w zakresie podróży biznesowych (stanowi okolo 40% naszej całkowitej liczby pracowników). Okolo 200 studentów było bezpośrednio zaangażowanych w nasze prezentacje dla inwestorów dotyczące podróży, usługi przewozów autobusowych i program pożyczek na rowery.



Koszt

- Kosz szkolenia kierowców: 3.000£ rocznie.
- Roczny koszt usług przewozów autobusowych - bilety autobusowe Stagecoach 43.000£.
- Koszt Indywidualnych planów podróży: 2.000£.



Finansowanie

Koszty zostały pokryte z budżetu Uniwersytetu na parking samochodowy. Nasza polityka parkingowa zawiera niniejsze zobowiązanie:

„Uczelnia nie pobiera opłat parkingowych w celu wygenerowania nadwyżki dla szerszego zastosowania na Uniwersytecie. Po odjęciu wszystkich kosztów zapewnienia parkingów samochodowych, wszelkie nadwyżki netto zostaną wykorzystane na usprawnianie i promowanie środków, które zmniejszają potrzebę podróżowania oraz środków transportu innych niż prywatne samochody przewożące jednego pasażera. Środki te zostały określone w Planie Podróży Uniwersytetu.”

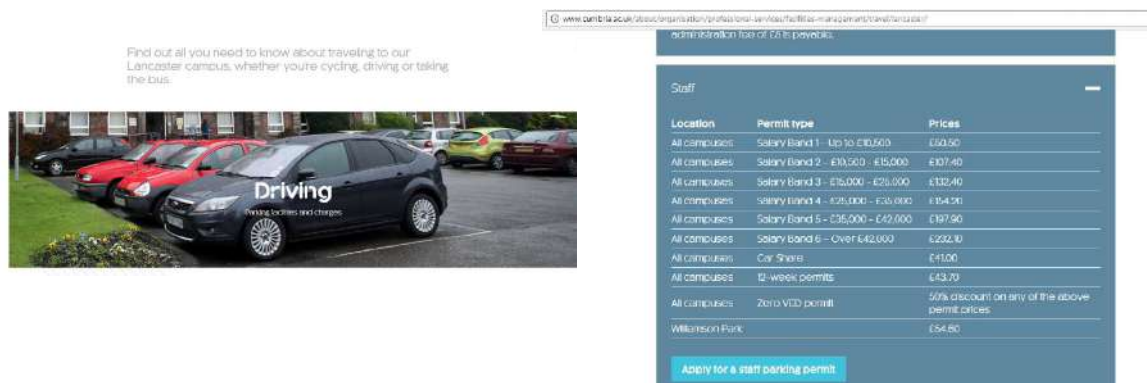
Obliczamy całkowite koszty związane z zapewnieniem parkingu i zarządzaniem nim, a następnie wykorzystujemy nadwyżkę zgodnie z niniejszą polityką.

Mniejsze przebiegi, mniejsze emisje, mniejsze koszty: zapewnienie różnorodnych opcji podróży służbowych 2009

Ustalenia

- Od czasu wygrania nagrody Green Gown Award za zmniejszenie emisji dwutlenku węgla w 2012 roku pokazaliśmy, że ciągłe ograniczanie wyjazdów służbowych i emisji dwutlenku węgla może zostać osiągnięte przez odnawianie, odświeżanie i aktualizowanie środków promujących zmianę nawyków.
- Projekt ten powiódł się częściowo dlatego, że nie wymagał szczególnego finansowania. Jednym z podstawowych celów kierownictwa wyższego szczebla, oprócz innych zidentyfikowanych celów, było znaczne zmniejszenie kosztów związanych z podróżowaniem.
- Środki, jakie podjęliśmy w odniesieniu do szarej floty są stosunkowo proste do wprowadzenia, o ile zaangażuje się w to kadra zarządzająca. Wierzymy, że istnieje jeszcze szereg możliwości w każdym sektorze w zakresie ograniczenia wykorzystania szarej floty i związanej z nią emisji.
- Słowa kluczowe: Dobrze funkcjonująca współpraca; powtarzalność; innowacja; niskonakładowe inicjatywy.

Elementy graficzne



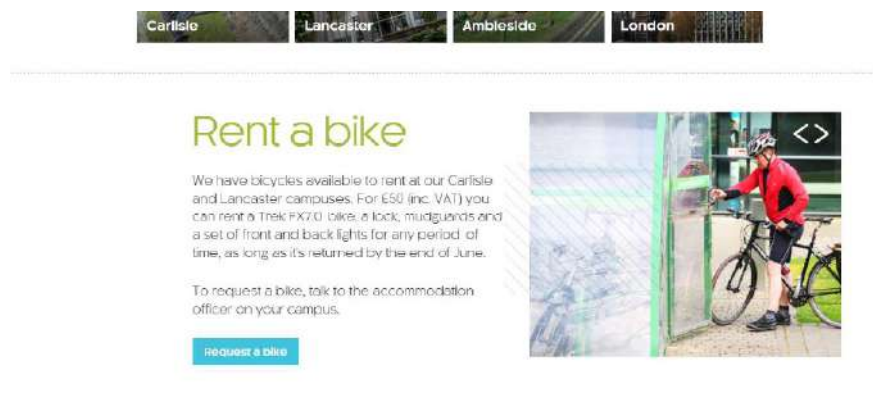
Find out all you need to know about traveling to our Lancaster campus, whether you're cycling, driving or taking the bus.

Driving
Parking licences and charges

Location	Permit type	Prices
All campuses	Salary Band 1 - Up to £10,500	£50.50
All campuses	Salary Band 2 - £10,500 - £15,000	£107.40
All campuses	Salary Band 3 - £15,000 - £20,000	£132.40
All campuses	Salary Band 4 - £20,000 - £30,000	£164.50
All campuses	Salary Band 5 - £30,000 - £40,000	£197.50
All campuses	Salary Band 6 - Over £40,000	£232.40
All campuses	Car Share	£41.00
All campuses	12-week permits	£43.70
All campuses	Zero VED permit	50% discount on any of the above permit prices
Williamson Park		£54.50

Apply for a staff parking permit

Rys. 1. Zrzuty ekranu z Polityki parkingowej na stronie internetowej Uniwersytetu w Cumbrii



Carlisle Lancaster Ambleside London

Rent a bike

We have bicycles available to rent at our Carlisle and Lancaster campuses. For £50 (inc. VAT) you can rent a Trek FX7.0 bike, a lock, mudguards and a set of front and back lights for any period of time, as long as it's returned by the end of June.

To request a bike, talk to the accommodation officer on your campus.

Request a bike

Rys. 2. Zrzuty ekranu z systemu wypożyczania rowerów na stronie internetowej Uniwersytetu w Cumbrii

Linki

<http://www.cumbria.ac.uk/about/organisation/professional-services/facilities-management/travel/>

Osoba do kontaktu

Ian Rodham
Planowanie podróży
ian.rodham@cumbria.ac.uk

Lachlan Fulton
Kierownik ds. Środowiska i Zrównoważonego Rozwoju
lachlan.fulton@cumbria.ac.uk

Plan Mobilności i Reorganizacja Zewnętrznego Kampusu Uniwersytetu Alcalá de Henares

2009



Uczelnia

Uniwersytet Alcalá de Henares (UAH)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Miejska i Podmiejska



Wielkość

10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Biuro Ochrony Środowiska, "Ecocampus"



Podsumowanie

W 2012 roku Uniwersytet Alcalá de Henares wdrożył Integralny plan reorganizacji spełniający kryteria mobilności.



Cele

Plan obejmował kilka ogólnych celów:

- Zapobieganie potencjalnemu negatywnemu wpływowi działań Uniwersytetu na środowisko.
- Promowanie zdrowych i zrównoważonych nawyków wśród członków społeczności Uniwersytetu.
- Promowanie działań w zakresie efektywności energetycznej.

Te ogólne cele są następnie wykorzystywane do określenia bardziej szczegółowych celów:

- Zwiększenie wykorzystania rowerów.
- Racjonalizacja ruchu i ograniczenie użytkowania prywatnych pojazdów poprzez ułatwienia w korzystaniu z transportu publicznego.
- Promowanie wykorzystania mniej zanieczyszczających źródeł energii w transporcie.
- Tworzenie wspólnych obszarów dążących do promowania zdrowych, przyjaznych dla środowiska nawyków.



Interesariusze

BANKIA: współfinansowanie rowerów i przechowalni.



Wstęp

Uniwersytet Alcalá de Henares obejmuje trzy różne kampusy: jeden w mieście Alcalá de Henares (miejski), inne wydziały w mieście Guadalajara (miejski) i trzeci zewnętrzny kampus (podmiejski).

Plan Mobilności i Reorganizacja Zewnętrznego Kampusu Uniwersytetu Alcalá de Henares

2009



Opis

Plan, opracowany przez różne wydziały UAH, koncentrował się na koncepcji "Zielonej infrastruktury", aby zmniejszyć wpływ działań na środowisko.

Zrównoważona mobilność została po raz pierwszy wdrożona w UAH w 2009 roku wraz z badaniem stanu dróg na terenie kampusu i systemem wynajmowania/wypożyczania rowerów.

Obecnie rozwijany Plan reorganizacji jest już stopniowo wdrażany; obejmuje on kampanie podnoszące świadomość z udziałem społeczności Uniwersytetu i zostanie zakończony w ciągu najbliższych kilku lat.

Zrealizowane zostały następujące działania:

- Od 2009 roku, montaż przechowalni rowerów.
- Przeprowadzanie regularnych kampanii informacyjnych.
- Zakup 10 nowych rowerów w listopadzie 2015 roku.
- Przeprowadzanie regularnych kontroli ścieżek rowerowych pod kątem właściwego utrzymania.
- Podpisanie umowy ze stowarzyszeniem osób niepełnosprawnych i członków ich rodzin oraz organizacja warsztatów w zakresie naprawy/konserwacji rowerów dwa razy w tygodniu.

Do realizacji każdego z punktów końcowych wykorzystano inne instrumenty:

- Zwiększenie wykorzystania rowerów: biuro Ecocampus zarządza systemem wynajmowania/wypożyczania rowerów. Kampus zewnętrzny i poszczególne wydziały zostały zaopatrzone w niezbędną infrastrukturę (przechowalnia rowerów, stojaki rowerowe, ścieżki rowerowe) korzystając z istniejących już ścieżek rowerowych w mieście Alcalá, a rowery są poddawane regularnej konserwacji.
- Racjonalizacja ruchu i ograniczenie użytkowania prywatnych pojazdów poprzez uproszczenie korzystania z transportu publicznego: linie autobusowe na terenie kampusu zostały dostosowane we współpracy z firmą transportową tak, aby umożliwić utworzenie stref częściowo wolnych od ruchu samochodowego w wewnętrznej części kampusu, a parkingi również zostaną przeorganizowane

w tym celu. Podobnie promowano wykorzystanie podmiejskiej sieci kolejowej, z przystankiem na jednym końcu kampusu, oferując studentom bezpłatne połączenia wahałkowe z tej stacji na inne wydziały. Celem niniejszego planu reorganizacji jest dostosowanie przestrzeni wspólnych w taki sposób, aby promować zdrowe nawyki i zintegrować zewnętrzne elementy o dużym wpływie, usytuowane poza kampusem, wliczając szpital uniwersytecki Principe de Asturias oraz park technologiczny.

- Promowanie stosowania mniej zanieczyszczających źródeł energii: posiadamy pierwszy w Hiszpanii punkt ładowania zasilany energią słoneczną. Ta stacja ładowania pojazdów elektrycznych jest zasilana panelami słonecznymi. Stacja ładowania o wydajności energetycznej wynoszącej 5600 kWh rocznie służy do ładowania pojazdów elektrycznych należących do Uniwersytetu, jak również pojazdów osób prywatnych. Punkt ładowania ma zatem zastosowanie wielofunkcyjne, służy zarówno do użytku wewnętrznego, jak i powszechnego. Zawiera ona 15 paneli słonecznych i łącznie dziewięć gniazd. Spośród czterech gniazd dla samochodów jak i motocykli oraz innych pojazdów elektrycznych, dwa są inteligentne i umożliwiają zdalną kontrolę procesu ładowania (na przykład z telefonu komórkowego). Dwa pozostałe to tradycyjne gniazda. Stacja fotowoltaiczna jest przeznaczona do ładowania pojazdów elektrycznych, ale kiedy nie jest używana, energia jest kierowana bezpośrednio do sieci, zmniejszając tym samym rachunki za energię elektryczną.

Plan Mobilności i Reorganizacja Zewnętrznego Kampusu Uniwersytetu Alcalá de Henares

2009



Wskaźniki

- Wykorzystanie pożyczek na rowery i wypożyczalni.
- Korzystanie z transportu publicznego wśród studentów UAH.
- Wykorzystanie odnawialnych źródeł energii dla floty pojazdów elektrycznych Uniwersytetu.



Wyniki

- Możliwe było promowanie korzystania z rowerów wśród członków społeczności Uniwersytetu.
- Integracja społeczna osób niepełnosprawnych. Mechanicy rowerowi byli dostępni od samego początku, ale od 2010 roku serwis liczy na współpracę z różnymi ludźmi ze Stowarzyszenia APHISA (stowarzyszenie osób niepełnosprawnych intelektualnie), którzy pomagają przy konserwacji i naprawie rowerów każdego tygodnia. Efekty tej inicjatywy również uważane są za bardzo pozytywne.
- Dostępność transportu publicznego wśród studentów UAH.
- Wykorzystanie mniej zanieczyszczających źródeł energii dla floty pojazdów elektrycznych Uniwersytetu.
- Korzyści zdrowotne dla studentów i pracowników UAH dzięki promowaniu aktywności fizycznej.



Koszt

Niedostępne.



Finansowanie

Zakup rowerów i przechowalni rowerów był współfinansowany przez UAH i Bankia. Wszystkie inne działania były finansowane przez UAH.



Ustalenia

Wyniki programu pożyczek i wypożyczania rowerów są pozytywne: poziom wykorzystania pozostaje na tym samym poziomie (od początku programu wykorzystanie rowerów stale wzrastało aż do stosunkowo stabilnych poziomów). W związku z tym można było stwierdzić, że jeżeli podejmowane są wysiłki w celu poprawy tych aspektów, pojawi się reakcja. Obecnie odbywają się prace w kierunku poprawy bezpieczeństwa połączenia pomiędzy zewnętrznym kampusem a miastem Alcalá de Henares.

Ponadto, proces ten ma pozytywny wpływ na zdrowie studentów i pracowników UAH dzięki zachęcaniu do aktywności fizycznej; jest to kolejny powód, aby kontynuować promowanie modelu zrównoważonego transportu.

Plan Mobilności i Reorganizacja Zewnętrznego Kampusu Uniwersytetu Alcalá de Henares

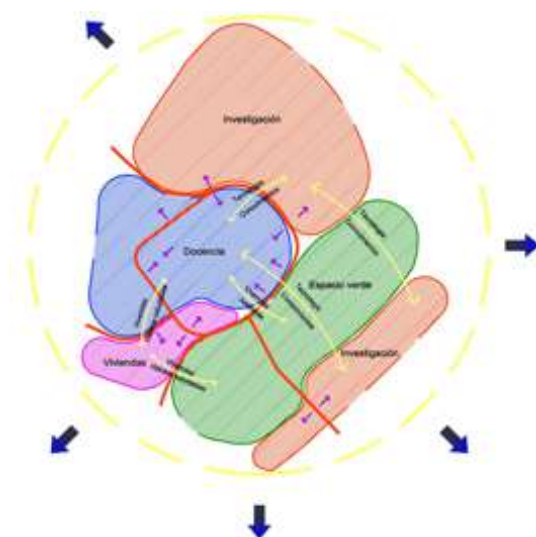
2009



Elementy graficzne



Rys. 1. Przechowalnie rowerów i stacje ładowania pojazdów elektrycznych



Rys. 2. Plan podziału zewnętrznego kampusu zgodnie z Planem mobilności



Linki

<http://www.uab.cat/accessibilitat-transports/>



Osoba do kontaktu

Myriam Ortega. Koordynator biura Ecocampus
Jesús Cano. Delegat Rectora ds. zrównoważonego
rozwoju i jakości środowiska
ecocampus@uah.es

Kampania na rzecz dostępu pieszych do kampusu uniwersyteckiego

2000



Uczelnia

Uniwersytet Girona (UdG)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Miejska i podmiejska



Wielkość

10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zielone Biuro



Podsumowanie

Kampania „Spacerem na UdG” obejmuje kampanie mikro-informacyjne mające na celu promowanie nawyku chodzenia pieszo w oparciu o przełamywanie barier i pokonywanie zastrzeżeń poprzez dostarczanie informacji o wygodzie oraz korzyściach środowiskowych, ekonomicznych i zdrowotnych oraz oszczędnościach czasowych, itp.



Cele

- Wkład w poprawę stanu środowiska lokalnego i globalnego oraz redukcja emisji CO2.
- Racjonalizacja mobilności i codziennych dojazdów oraz ograniczenie użytkowania samochodów prywatnych.
- Promowanie nawyku chodzenia pieszo do pobliskich miejsc.
- Zapewnienie użytkownikom elastyczności i komfortu.
- Wkład we włączenie zdrowych nawyków i poprawę ogólnego stanu zdrowia członków społeczności Uniwersytetu.
- Wkład w uspokajanie miast i odkrywanie środowiska.



Interesariusze

- SIGTE (wsparcie technologiczne).
- Rada miasta Girona.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Kampania na rzecz dostępu pieszych do kampusu uniwersyteckiego

2000



Opis

Przeprowadzono następujące działania:

- Projektowanie i drukowanie broszur informacyjnych z komunikatami, zaleceniami i sugerowanymi trasami pieszymi prowadzącymi do UdG.
- Projektowanie zalecanych tras pomiędzy kampusem a interesującymi miejscami korzystając z platformy Google maps.
- Projektowanie informacyjnych portali internetowych i włączenie ich w struktury strony internetowej Uniwersytetu.
- Projektowanie zdrowych tras wokół kampusów Uniwersytetu.
- Działania w zakresie upowszechniania.

Wykorzystano następujące narzędzia:

- Broszury informacyjne.
- Portale internetowe.
- Narzędzia technologiczne stosowane przez SIGTE (System Teledetekcji i Informacji Geograficznej) z UdG, aby projektować zdrowe trasy i uwzględniać interesujące informacje w celu odkrywania środowiska (dziedzictwo przyrodnicze, historyczne i architektoniczne).



Wskaźniki

- Badania mobilności.
- Obowiązkowe piesze wycieczki dla społeczności Uniwersytetu.



Wyniki

- Wzrost nawyku chodzenia pieszo wśród społeczności uniwersyteckiej (o 8% od 2000 roku).
- Redukcja emisji CO₂ związanych z tą zmianą nawyków.



Koszt

1000 EUR.



Finansowanie

- Wewnętrzne środki Planu Świadomości Ekologicznej Uniwersytetu Girona.
- Miejski Zarząd Zrównoważonego Rozwoju Rady miasta Girona.



Ustalenia

Na rozwiązania problemów środowiskowych i propozycje poprawy środowiska należy patrzeć z szerokiej, przekrojowej perspektywy, skupiając się na zrównoważonym rozwoju. Działania (w tym przypadku poprawa nawyków związanych z mobilnością) powinny obejmować rozmaite korzyści środowiskowe, społeczne i gospodarcze. W kontekście aspektu społecznego, różne międzynarodowe organy, takie jak WHO, wyraziły silne wsparcie dla tej konkretnej praktyki poprzez wydanie zaleceń podkreślających potrzebę wykształcenia nawyku chodzenia 30 minut dziennie. W rezultacie jest także jednym z działań zalecanych przez Projekt zdrowia UdG, inicjatywę skierowaną głównie na przedział wiekowy większości wykładowców, zespołów badawczych, pracowników obsługi i administracji.

2000



Downloaded from <http://ajph.org/> on November 10, 2015

caminar només té avantatges

- **Guanyes TEMPS i estalvia DINERS**
 No gires, no fites, no pares ni claps. No cal gastar ni res addicional.
- **Free SALUT**
 Què més saludable hi ha que caminar?
 Tarda a prendre decisions, et relaxes, te relaxes, fortificas, enfronts de molts d'altres el teu cos i la teva ment. Et fortifica amb salut!
 A més, el teu apètit a dinar es fortifica
 I per això abastges l'esperança de vida...
- **GADEIXES de la ciutat.**
 Les ciutats són molt boniques i molt boniques
 Capta-les amb el teu cos, que és el teu cos
 Descobreix la teua ciutat!
 Comença tu ara però
 les que caldrà de seguir-te!
- **RELAXAT i SOMBRI**
 Caminar és un ritme contra l'estrès.
 Amb calma, de la ciutat, de la vida i de molts altres i d'altres
 pots parlar-te a tu mateix, a fer un curs o en molts, a viure un moment, a conèixer
 les persones, el temps, l'espai, l'espai, pots estar feliç, observant, parlant, pensant...
- **Millora el MEDI AMBIENT**
 Què és reduir els efectes de contaminació atmosfèrica i de soroll?
 abastges una ciutat agradable, sana i sostenible
- **CAMINA CAP A UNA CIUTAT SOSTENIBLE**



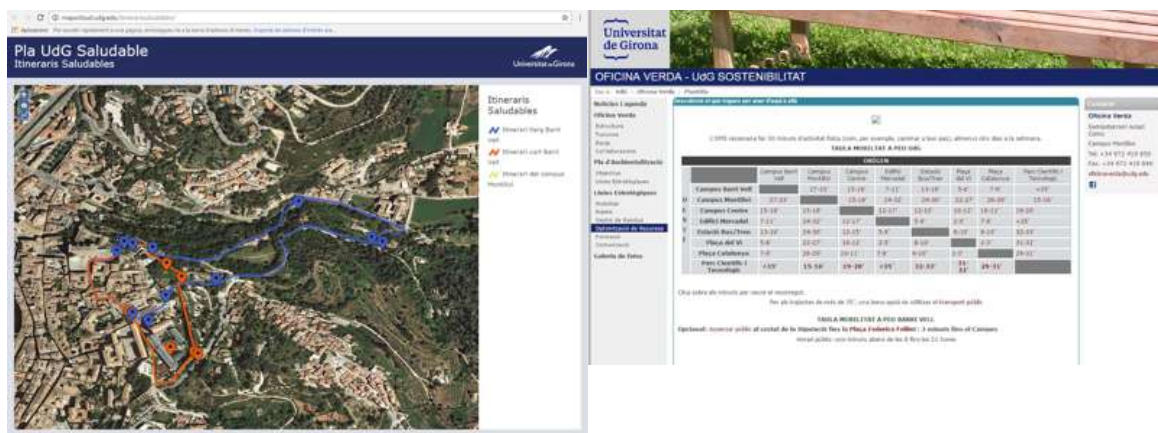


recomanacions

- Caminar amb una bona postura
- Cap i pel·l pel·l sempre alineada i col·locada, aquell que l'haureu i l'haureu que se
gimmes i col·locat i col·locat i col·locat
- No caminats amb els braços penjats i col·locats i col·locats i col·locats
- Porta una corretja amb unes corretjes
- Utilitza calçats còmodes, flexibles i de bona qualitat
- Si portes llibres, cap a la dreta podria ser la dreta i la dreta i la dreta i la dreta
- A l'hora de caminats, no caminats i caminats i caminats



Kampania na rzecz dostępu pieszych do kampusu uniwersyteckiego 2000



Rys. 1. Materiały promocyjne kampanii

Rys. 2. Trasy i czasy podróży

Rys. 3. Materiały promocyjne kampanii

Rys. 4. Zdrowe trasy

Rys. 5. Czasy podróży między kampusem a ośrodkami zainteresowania



Linki

- <http://www.udg.edu/ov/>
- <http://mapscloud.udg.edu/itinerarissaludables/>
- <http://www.udg.edu/tabid/20846/activitat=24>



Osoba do kontaktu

Pep Juandó
Zielone Biuro
oficinaverda@udg.edu

Rower na Cukrowej

2015



Uczelnia

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

Kraj

Polska

Lokalizacja

Podmiejska



Wielkość

<5,000



Struktura organizacyjna mobilności

Brak



Podsumowanie

Projekt ten jest pakietem działań mającym na celu promocję korzystania z rowerów w codziennych podróżach wśród studentów i pracowników Uniwersytetu. Proponowane działania obejmują środki w ramach rozwoju infrastruktury związanej z użytkowaniem rowerów i dostępności tego środka transportu, a także promowania korzystania z rowerów wśród potencjalnych jego użytkowników. Środki te obejmują również badania dotyczące zachowań komunikacyjnych.



Cele

- Zwiększenie wykorzystania rowerów w codziennych podróżach.
- Podnoszenie świadomości wśród studentów i pracowników na temat pozytywnych aspektów jazdy na rowerze.
- Ograniczenie wykorzystania samochodów w codziennych podróżach.



Interesariusze

- Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Szczecin.
- "Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o."



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Rower na Cukrowej

2015



Opis

Zrealizowane działania, które warto wspomnieć:

- Opracowanie wzoru kwestionariusza, który służyłby do określania bieżącej sytuacji przed wdrożeniem projektu i mógłby stanowić podstawę do oceny wyników otrzymanych po jego wdrożeniu.
- Budowa dwóch monitorowanych schowków na rowery na Kampusie Cukrowa-Krakowska (obok Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług oraz Wydziału Humanistycznego); działanie to było współfinansowane przez Unię Europejską z Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013 : „Budowa spójnego systemu dróg (ścieżek) rowerowych w Szczecinie (brakujące segmenty na Alei Wyzwolenia, ulicy Ku Stońcu, placu Żołnierza Polskiego i ulicy Matejki) – UDA-RPZP.06.03.00-32-006/13”; umieszczenie schowka na rowery było możliwe dzięki współpracy Wydziału i Gminy Miasta Szczecin.
- Budowa miejskiej stacji rowerowej - „Bike_S” - obok Kampusu Cukrowa-Krakowska (na rondzie Uniwersyteckim); działanie to było możliwe dzięki współpracy Spółki „Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o.”
- Możliwe było usprawnienie procedury logowania do „Bike_S”. Login był rejestrowany na legitymacji studenckiej, umożliwiając wynajem roweru „Bike_S” poprzez przyłożenie legitymacji.

Należy wspomnieć następujące działania zrealizowane w trakcie procesu wdrażania:

- Promocja projektu „Cukrowa Bike” za pomocą środków dostępnych na Wydziale (plakaty, tablica ogłoszeń, strona internetowa Wydziału, itp.).

Następujące działania są na etapie planowania w ramach projektu:

- Konkursy na najdłuższy dystans przebyty na rowerze (w różnych kategoriach), w którym zwycięzcy otrzymają nagrody.
- Konkurs fotograficzny „Cukrowa Bike” dla studentów i pracowników Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług, w oparciu o zdjęcia uczestników przedstawiające jazdę na rowerze.
- Przejazdźka rowerowa „Tour the Cukrowa” związana z festiwalem studenckim.
- Dzień rowerzysty! Wokół Kampusu Cukrowa-Krakowska, podczas festiwalu studenckiego. Działania promujące korzystanie z rowerów: wymiana informacji na temat tworzenia konta w systemie „Bike_S”; przejazdźka rowerowa i finał konkursu fotograficznego.



Wskaźniki

Liczba osób korzystających z rowerów w codziennych podróżach.



Wyniki

Liczba osób (studentów i pracowników) korzystających z rowerów podczas codziennych dojazdów na Uniwersytet wzrosła.



Koszt

Do chwili obecnej Uniwersytet nie poniósł żadnych kosztów w związku z projektem.



Finansowanie

- Schowki na rowery były współfinansowane przez Gminę Miasta Szczecin oraz Unię Europejską z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013.
- Budowa miejskiej stacji rowerowej „Bike_S” była współfinansowana przez Spółkę „Nieruchomości i Opłaty Lokalne Sp. z o.o.”.
- Badanie zostało przygotowane i przeprowadzone przez pracowników Uniwersytetu (m.in. dr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz, dr Kamila Peszko, dr Urszula Chrąchol-Barczyk).
- Akcesoria rowerowe (kurtki, plecaki, okrycia odbłaskowe do jazdy na rowerze, itp.) pochodzące z innych działań promocyjnych zostały dostarczone dzięki współpracy Gminy Miasta Szczecin.



Ustalenia

Na chwilę obecną trudno jest ocenić korzyści wynikające z projektu, ponieważ został on wdrożony dopiero w 30%. Najważniejsze wyniki będą widoczne i wymierne po zakończeniu głównych działań i przeprowadzeniu badania, które ma nadzieję potwierdzić pozytywne skutki podjętych działań.



Elementy graficzne



Rys. 1. Jedna z przykrytych i monitorowanych stacji rowerowych na terenie Uniwersytetu



Rys. 2. Uruchomienie miejskiej stacji rowerowej Bike_S znajdującej się w pobliżu Uniwersytetu (rondo Uniwersyteckie)



Rower na Cukrowej

2015



Linki

www.wzieu.pl



Osoba do kontaktu

Dr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz
Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i
Ekonomiki Usług
zuzanna.klos@wzieu.pl

Stojaki rowerowe BICIUAB

2014



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (UAB)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska. 20 km od Barcelony



Wielkość

40,000-50,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. mobilności



Podsumowanie

Budowa sieci bezpiecznych stojaków rowerowych, które gwarantują całkowite bezpieczeństwo rowerów i wszelkich rzeczy osobistych.



Cele

Promocja korzystania z rowerów poprzez gwarantowanie zabezpieczenia zarówno roweru jak i wszelkich rzeczy osobistych przeciwko kradzieży.



Interesariusze

Pracownicy i studenci.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Instalacja systemu parkingów dla rowerów BiciUAB jest częścią Projektu BiciUAB. Integralny Projekt Rowerowy dla kampusu UAB, zatwierdzony w roku 2014, zawiera opis działań w ramach piątego kierunku strategicznego Planu Mobilności UAB, związanego z zachęcaniem do korzystania z roweru. Projekt ten uwzględnia działania we wszystkich aspektach związanych z użytkowaniem i promocją rowerów, w tym infrastrukturę, stojaki rowerowe i serwisy.

Każdy stojak posiada 20 miejsc dla rowerów (10 podpórek, do których można przypiąć po dwa rowery), 20 gniazd dla rowerów elektrycznych oraz 20 szafek. Dostęp wymaga użycia karty bezstykowej dostarczonej przez Jednostkę ds. Planowania i Zarządzania Mobilnością w dniu podpisania umowy.

Kampus UAB oferuje obecnie również standardowe parkingi rowerowe mieszczące do 334 rowerów. W ramach Projektu BiciUAB planowany jest montaż jeszcze dziesięciu stojaków rowerowych oprócz dwóch już istniejących.

Obecnie trwa promocja usługi parkingu rowerowego, stąd też jest on dostępny bezpłatnie.

Podłączenie do internetu poprzez instalację routera oraz dostarczone oprogramowanie umożliwiają zarządzanie użytkownikami i kartami, a także zdalną kontrolę dostępu i zdalne otwieranie drzwi dzięki stałej łączności.

Oprogramowanie umożliwia także monitorowanie rzeczywistego ruchu oraz tworzenie raportów użytkowania dla lepszej optymalizacji usługi.



Wskaźniki

- Liczba kradzieży rowerów na terenie kampusu.
- Liczba użytkowników rowerów.



Wyniki

Zwiększona ochrona przed kradzieżą w odniesieniu do stojaków rowerowych. Miejsca parkingowe na dwóch z dziesięciu zaplanowanych i zamontowanych stacji są zarezerwowane i używane. Trzeci stojak jest obecnie montowany na stacji kolejowej na głównym kampusie (FGC).

Maksymalne wykorzystanie stojaka zostało zagwarantowane poprzez opracowanie aplikacji internetowej, w której użytkownicy mogą rezerwować miejsca na określone jednostki czasu.



Koszt

Obecnie niedostępne.



Finansowanie

Budżet UAB: Prace związane z budową przechowalni rowerów zostały przeprowadzone przez pracowników UAB. Materiały budowlane, stojaki rowerowe i szafki zostały dostarczone przez zewnętrzne spółki.



Ustalenia

Placing a charge on this service is not questioned in itself (users understand that the service could have costs related to maintenance) but on the other hand parking for cars is free. Offering this service free of charge incentivises demand for more access cards than those really used.



Elementy graficzne



Rys. 1. Logo Projektu BiciUAB – rozpoznawalny znak



Rys. 2. Parking rowerowy BiciUAB – Albareda



Linki

<http://www.uab.cat/web/la-movilidad-en-la-uab/el-proyecto-biciuab-1345676563240.html>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena Valiente
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

CIBIUAM (Centrum rowerowe Uniwersytetu Autonomicznego w Madrycie)

2009



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Madrycie (UAM)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska



Wielkość

20,000-30,000



Struktura organizacyjna mobilności

Biuro Ochrony Środowiska (Biuro Ecocampus)



Podsumowanie

CIBIUAM (Centrum rowerowe Uniwersytetu Autonomicznego w Madrycie) promuje korzystanie z tego pojazdu jako codziennego środka transportu oraz kształtowanie świadomości potrzeby rozwoju bardziej zrównoważonej mobilności.



Cele

Główne cele UAM w zakresie promowania roweru jako środka transportu to:

- Przyjęcie roli lidera w promowaniu i wdrażaniu bardziej efektywnego modelu mobilności.
- Opracowanie działań edukacyjnych mających na celu zmianę nawyków transportowych wśród społeczności Uniwersytetu.



Interesariusze

- Renfe-Cercanías za przekazanie przestrzeni wykorzystywanej przez CibiUAM.
- Fundacja Mobilności Rady Miasta Madryt oraz Zarząd Transportu Regionalnego w Madrycie za znaczące wsparcie techniczne.



Wstęp

Priorytetem dla UAM stało się kontrolowanie nadmiernego wykorzystywania prywatnych pojazdów i konsekwencje takiego stanu rzeczy dla jakości życia i środowiska. Dwa główne działania zostały podjęte, aby zmienić tę sytuację: promowanie transportu publicznego oraz roweru jako środka transportu.

Strategia była następująca:

- Rozpoznanie w zakresie mobilności na Uniwersytecie.
- Zarządzanie mobilnością. Wymagało to między innymi poszerzenia oferty środków transportu i promowania tych niezmotywowanych.
- Promowanie korzystania z własnych rowerów. Wymaga to zapewnienia użytkownikowi ośrodka referencyjnego, w którym w ramach bezpośredniego kontaktu rozwiązać będzie można wszelkie problemy w zakresie własnego roweru.
- Promowanie działań edukacyjnych skupiających się na korzyściach dla środowiska wynikających z podróżowania rowerem.
- Promowanie koncepcji zrównoważonej mobilności związanej z uprzywilejowaną pozycją roweru jako środka transportu na Uniwersytecie, a także wzmacnianiem wewnętrznego systemu wypożyczania i użytkowania rowerów.
- Angażowanie wspólnoty i społeczności Uniwersytetu w sprawy dotyczące zrównoważonej mobilności.
- Wykorzystanie niewielkiej liczby rowerów publicznych poprzez zachęcanie do korzystania z własnych rowerów.



CIBIUAM (Centrum rowerowe Uniwersytetu Autonomicznego w Madrycie)

2009



Opis

Ośrodek oferuje społeczności Uniwersytetu szereg usług i działań: wypożyczalnię rowerów, stojaki rowerowe, sklep i warsztat mechaniczny, rynek wtórny rowerów i akcesoriów, a także kursy na mechaniki rowerowej.

CibiUAM jest również miejscem na prowadzenie działalności na własny rachunek dla młodych ludzi; Ośrodkiem jest obecnie zarządzany przez trzech byłych studentów Uniwersytetu, którzy stworzyli spółdzielnię.

Jest to miejsce spotkań dla miłośników rowerów, które pomagają zachęcić więcej osób do korzystania z rowerów (poprzez udzielanie porad i wsparcia rowerzystom) i jest punktem odniesienia dla wszystkiego, co związane z kulturą rowerową.

CibiUAM organizuje bezpłatne kursy z zakresu mechaniki i naprawy rowerów.

Wierzymy, że model promocji rowerów wybrany przez Ośrodek jest doskonały: wykracza on bowiem poza zwykłe wypożyczanie rowerów, stając się kompleksowym i elastycznym ośrodkiem spełniającym oczekiwania nowych i potencjalnych rowerzystów; a wybranie modelu, który zwiększa wykorzystanie własnych rowerów nie pociąga za sobą znacznych wydatków publicznych.

Od otwarcia CibiUAM znacznie wzrosła ilość rowerów na kampusie. Z rzadko wybieranego pojazdu według sprawozdania dotyczącego mobilności z 2007 roku stał się popularnym wyborem w zakresie wewnętrznej mobilności wokół kampusu.

Jak każdy inny proces dotyczący włączenia rowerów, to również nie było pojedyncze działanie. Wzrost ten był wspierany przez zapewnienie parkingów rowerowych we wszystkich ośrodkach, zezwolenie na przejazd podziemskimi pociągami "Renfe" z rowerem oraz podnoszenie świadomości ekologicznej. Wszystkie te okoliczności miały wpływ na sukces projektu.

NAJWAŻNIEJSZE DATY:

- 2001. Sprawozdanie dotyczące "opłacalności wewnętrznego systemu transportu rowerowego na kampusie Cantoblanco", Consulting Gea 21.
- 2008, lipiec. Program promujący wykorzystanie rowerów na Uniwersytecie Autonomicznym w Madrycie, Biuro Ecocampus.
- 8 maja 2009. Otwarcie CibiUAM przez Rektora Uniwersytetu.
- 22 września 2011. Nagroda za dobrą praktykę przyznawana przez Ministerstwo Środowiska w ramach Europejskiego Tygodnia Mobilności.
- Luty 2013. Studencka spółdzielnia "JELCA" zastępuje spółdzielnię GOTEÓ w zarządzaniu CibiUAM.



Wskaźniki

- Liczba pożyczek na rowery udzielanych przez CibiUAM.
- Liczba rowerów z dostępem do kampusu.
- Liczba zarejestrowanych użytkowników CibiUAM.
- Liczba osób uczestniczących w działaniach.



Wyniki

Część danych: ponad 4750 osób skorzystało z usług CibiUAM od jego utworzenia w 2009 roku; 1135 członków społeczeństwa Uniwersytetu posiada obecnie kartę CibiUAM (48% to studenci, 46% wykładowcy i badacze, 6 % pracownicy administracji i obsługi oraz inni pracownicy); liczba nowych kart każdego roku prezentuje się następująco: 2009 (205 nowych użytkowników), 2010 (164), 2011 (157), 2012 (82), 2013 (242), 2014 (160) i 2015 (125).



Koszt

313 986 EUR Z powyższej kwoty 192 000 EUR odpowiada założeniu CibiUAM i instalacji parkingów rowerowych w 2009 roku; natomiast reszta stanowi roczne składki UAM (2009-2016) na zrównoważony rozwój gospodarczy CibiUAM.



Finansowanie

Promotorem tej działalności był Uniwersytet Autonomiczny w Madrycie, który zapewnił środki finansowe i techniczne za pośrednictwem Biura Ecocampus.

UAM pokrył koszty utworzenia ośrodka i zapewnia środki na utrzymanie stabilności finansowej CibiUAM.



Ustalenia

Dane ilościowe dotyczące wykorzystania CibiUAM potwierdzają sukces ośrodka, lecz najważniejszym osiągnięciem jest podniesienie świadomości społecznej, a fakt, że jest o wiele więcej prywatnych rowerów na terenie kampusu niż rowerów z wypożyczalni potwierdza ten stan rzeczy.



Elementy graficzne



CIBIUAM (Centrum rowerowe Uniwersytetu Autonomicznego w Madrycie)

2009



Rys. 1, 2 i 3. CibiUAM (Centrum rowerowe Uniwersytetu Autonomicznego w Madrycie): zdjęcia i lokalizacja



Linki

- <http://www.europapress.es/madrid/noticia-uam-renfe-inauguran-cibiUAM-promover-uso-cercanias-bicicleta-modelo-movilidad-sostenible-20090508163110.html>
- <http://www.cronicanorte.es/trenes-cercanias-madrid-bicicleta/14373>
- <https://www.youtube.com/watch?v=zEhOhSiZHIs>
- <http://www.magrama.gob.es/es/prensa/noticias/-teresa-ribera-anima-a-los-municipios-esp%C3%B1oles-a-que-la-movilidad-sostenible-sea-el-eje-de-sus-pol%C3%ADticas-e-iniciativas-sociales-/tcm7-174117-16>
- <http://www.noticiaspositivas.net/2011/03/02/un-goteo-de-pedaladas-por-la-movilidad-sostenible/>



Osoba do kontaktu

José Sánchez Ollero
Biuro Ecocampus
j.sanchezollero@uam.es

Solidarny rower: Rowery w niższych cenach dla członków społeczności

2013



Uczelnia

Uniwersytet Rovira i Virgili (URV) w Tarragonie

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Miejska



Wielkość

10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Jednostka Zarządzania Środowiskiem



Podsumowanie

URV promuje i popiera ponowne wykorzystanie nieużywanych rowerów, co umożliwia przekazanie używanych rowerów będących w dobrym stanie społeczności Uniwersytetu.



Cele

- Promowanie podróżowania rowerem wśród społeczności Uniwersytetu poprzez zapewnienie używanych rowerów po pełnym przeglądzie w niskich cenach.
- Promowanie ponownego wykorzystania dóbr.



Interesariusze

- 'Bicicamp' (Koordynator organizacji i jednostek zaangażowanych w promocję rowerów na kampusie "Camp de Tarragona")
- Fundacja Mn. Frederic Bara i Cortiella (organizacja non-profit, której celem jest zapewnienie pomocy dzieciom i opieki nad dziećmi, z różnych przyczyn stojących w obliczu problemów ekonomicznych, społecznych lub rodzinnych, poprzez zapewnienie im bezpłatnych zajęć edukacyjnych).



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Solidarny rower: Rowery w niższych cenach dla członków społeczności

2013



Opis

URV jest zaangażowany w 2 z 3 etapów projektu:

- Zbiórka nieużywanych rowerów, które właściciele oddali na rzecz projektu.
- Sprzedaż naprawionych rowerów członkom społeczności.

Projekt realizowany jest przez Bicicamp (organ promujący korzystanie z roweru na obszarze Camp de Tarragona) i Fundację Mn. Bara de Reus, której warsztat wykorzystywany jest do naprawy rowerów w ramach programu szkolenia młodzieży, i który prowadzi sprzedaż rowerów (dochód wykorzystywany jest na finansowanie).

Rowery udostępniane są członkom URV w ramach dwóch wyraźnie zróżnicowanych profili:

- Studenci i pracownicy mieszkający na terenie gminy, którzy nie posiadają roweru, lub którzy posiadają drogi rower rekreacyjny, którego nie chcą zostawiać na stojakach rowerowych na Uniwersytecie ze względów bezpieczeństwa.
- Studenci odwiedzający oraz badacze przebywający na uczelni nie dłużej niż rok. W takich przypadkach zaleca się, aby po zakończonym pobycie oddać rower z powrotem na rzecz projektu.

Kampanie na rzecz wewnętrznego rozpowszechniania w obrębie uczelni zostały przeprowadzone drogą mailową, w formie plakatów, reklam internetowych oraz tablic informacyjnych w ośrodkach.

Wykorzystano następujące instrumenty:

- Oddelegowanie w niepełnym wymiarze godzin uniwersyteckiego technika ds. ochrony środowiska.
- Praca w niepełnym wymiarze godzin członków Bicicamp, pełniących funkcję osób nadzorujących warsztat naprawczy przy Fundacji.
- Koszt części zamiennych oraz narzędzi jest częściowo pokrywany przez Uniwersytet, a częściowo ze środków pochodzących ze sprzedaży rowerów.



Wskaźniki

- Liczba rowerów zgromadzonych na kampusie.
- Liczba rowerów sprzedanych członkom społeczności URV.



Wyniki

- Około 18 rowerów pozyskanych rocznie.
- Około 24 rowerów sprzedawanych rocznie.

Solidarny rower: Rowery w niższych cenach dla członków społeczności

2013



Koszt

500 EUR rocznie (roczny wkład w koszt części zamiennych i narzędzi).



Finansowanie

Standardowa dotacja budżetowa ze środków Planu Środowiskowego URV.



Ustalenia

Utworzenie 3 punktów zbiórki nieużywanych rowerów na kampusach Tarragona i Reus, przeznaczonych do odbioru darowizn od członków uczelni i mieszkańców pobliskich okolic.



Elementy graficzne



Rys. 1. Plakat kampanii promocyjnej



Solidarny rower: Rowery w niższych cenach dla członków społeczności

2013



Linki

- <http://www.urv.cat/ca/vida-campus/universitat-responsable/medi-ambient/>
- <http://www.infobicicamp.org/p/bicicleta-solidaria-dona-la-bescanvia.html>
- <http://www.fundaciobara.org/la-bicicleta-solidria->



Osoba do kontaktu

Antonio de la Torre
Jednostka Zarządzania Środowiskiem
antonio.delatorre@urv.cat

Rowerem na UCO

2010



Uczelnia

Uniwersytet w Cordobie (UCO)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska



Wielkość

10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Stuzba Ochrony Środowiska



Podsumowanie

Bezpłatny, roczny wynajem rowerów społeczności Uniwersytetu, w tym podstawowego sprzętu bezpieczeństwa (kamizelka odblaskowa, kask, światła bezpieczeństwa, blokada).



Cele

- Promocja roweru jako środka transportu do szkoły lub pracy oraz formy wypoczynku.
- Powołanie podmiotu odpowiedzialnego za promowanie zmian nawyków w zakresie wykorzystania roweru jako zwykłego środka transportu wśród społeczności uniwersyteckiej.



Interesariusze

- Ministerstwo Rozwoju.
- Rada Ministrów Andaluzji.
- Firmy dostarczające rowery i świadczące usługi serwisowe.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Usługi związane z wynajmem rowerów obejmują:

Materiały:

- 50 rowerów hybrydowych.
- 50 zestawów awaryjnych: kamizelek odbłaskowych, kasków, świateł awaryjnych, systemów blokujących.
- 50 tablic rejestracyjnych o treści "Rowerem na UCO".
- Plakaty reklamowe.

Konserwacja:

- Roczny przegląd rowerów.
- Wymiana skradzionych rowerów (14 między 2010 a 2016).
- Wymiana elementów zestawów awaryjnych: świateł awaryjnych, kluczy do systemów blokujących.
- Zaktualizowane plakaty.

Wymagany depozyt w wysokości 80 EUR zwracany jest po zakończeniu wynajmu, jeśli rower zostaje zwrócony w stanie niepogorszonym.

Zrealizowano następujące działania mające na celu rozwinięcie systemu wypożyczalni rowerów:

- Wybór najbardziej odpowiedniego roweru i zestawu bezpieczeństwa.
- Opracowanie projektu regulaminu.
- Projekt strony internetowej.
- Projekt procesu reklamy i komunikacji.
- Projekt procedury kontroli, dostawy, obserwacji, zwrotu i konserwacji rowerów.

- Opracowanie instrumentów oceny efektywności inicjatywy i satysfakcji użytkownika.
- Zorganizowane wycieczki rowerowe dla użytkowników jako działanie uzupełniające.

Ponadto, przede wszystkim dla uczestników programu "Rowerem na UCO" i we współpracy z Radą Miejską, każdego roku organizowane są kulturowe przejażdżki rowerowe po Cordobie, dostępne również dla wszystkich innych rowerzystów na UCO.



Wskaźniki

- Liczba dostępnych rowerów.
- Liczba otrzymanych wniosków.
- Profil użytkownika (liczba pracowników, liczba studentów, liczba mężczyzn, liczba kobiet).
- Opinie użytkowników.
- Wykorzystanie roweru w czasie trwania programu, planowane wykorzystanie po zakończeniu programu, faktyczne wykorzystanie po zakończeniu programu.



Wyniki

Ocena ogólna: Osiem kolejnych lat współpracy, dobre przyjęcie i zapotrzebowanie. Wszystkie edycje "Rowerem na UCO" oceniono na 4,6 do 5.

Dystrybucja rowerów wśród społeczności Uniwersytetu w ostatnim okresie:

- Według płci: 52% kobiet i 48% mężczyzn.
- Według grupy: 32% pracowników i 68% studentów (20% ERASMUS).
- Według kampusu: 64% Rabanales (podmiejski), 31% Menéndez Pidal (kampus opieki zdrowotnej), 5% Kampus Centralny.

Wykorzystanie roweru:

- Większość użytkowników (78%) korzysta z roweru często, a nawet częściej niż oczekiwano.
- 3/4 badanych korzystało z roweru kilka razy w tygodniu lub prawie codziennie.
- 1/2 użytkowników niekorzystających z roweru przed wdrożeniem programu obecnie korzysta z niego kilka razy w tygodniu lub codziennie.



Koszt

Inwestycja początkowa 10 000 EUR. Roczne utrzymanie 1500 EUR.



Finansowanie

Początkowo program "Rowerem na UCO" uruchomiony został z wykorzystaniem dotacji Ministerstwa Rozwoju na pilotażowe programy zrównoważonej mobilności, środków Andaluzijskiej Agencji Energii na promocję zrównoważonego transportu oraz dotacji andaluzyjskiego Departamentu Zdrowia na promocję zdrowego trybu życia. Na późniejszym etapie niezbędne okazały się środki z budżetu SEPA.



Ustalenia

- Rowery i zestawy bezpieczeństwa wystarczającej jakości gwarantują przedłużoną żywotność.
- Regulamin należy na bieżąco dostosowywać i aktualizować, uwzględniając zaistniałe okoliczności lub wydarzenia.
- Odpowiednie wykorzystanie roweru wymaga skutecznego przeniesienia odpowiedzialności na użytkowników, a także dalszego monitorowania jego prawidłowego użytkowania.
- Niezależnie od powyższego, należy przyjąć pewien odsetek kradzieży lub uszkodzeń.
- Zaufanie w relacjach z dostawcami rowerów i efektywna obsługa są gwarancją lepszych działań zapobiegawczych i naprawczych.
- Zorganizowane wycieczki rowerowe przyczyniają się do nawiązywania kontaktów i budowania poczucia wspólnoty.



Elementy graficzne



Rys. 1. Flota rowerowa i zestaw awaryjny



Rys. 2. Zorganizowana wycieczka rowerowa



Linki

- www.uco.es/alaucoenbici
- <http://www.uco.es/servicios/dgppa/images/sepa/CondUsoAlaUCOenBICI.pdf>
- <http://www.uco.es/servicios/dgppa/images/sepa/Seguridad%20en%20la%20bicicleta.pdf>
- http://www.uco.es/servicios/dgppa/images/sepa/informe_alaucoenbici_15-16.pdf



Osoba do kontaktu

Ana de Toro Jordano
Służba Ochrony Środowiska (SEPA)
sepa@uco.es

System wypożyczalni rowerów

2016



Uczelnia

Uniwersytet w Granadzie (UGr)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Miejska



Wielkość

60,000-70,000



Struktura organizacyjna mobilności

Sekretariat Zdrowego Kampusu



Podsumowanie

Ponowne zapewnienie wartości rowerów pochodzących z systemu wypożyczalni rowerów (wypożyczanych na godziny i parkowanych na ulicznych stojakach).

System przestał funkcjonować w roku 2014, a rowery przechowywano na terenie Uniwersytetu.



Cele

- Promocja wykorzystania roweru jako środka transportu wśród społeczności Uniwersytetu.
- Ponowne zapewnienie wartości rowerów używanych w ramach wcześniejszego systemu wypożyczalni.
- Pomoc absolwentom w poszukiwaniu miejsca na rynku pracy.



Interesariusze

Grupa ds. Mobilności Uniwersytetu w Granadzie, Jednostka ds. Jakości Środowiska Uniwersytetu w Granadzie, Ośrodek Sportu Uniwersytetu w Granadzie.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Projekt zaproponował absolwent Wydziału Nauk o Środowisku, którego zatrudniono do zarządzania programem wypożyczalni rowerów.

Projekt obejmuje następujące etapy:

- Naprawa, przygotowanie i demontaż blokad z 15 spośród 50 dostępnych rowerów.
- Oznakowanie rowerów jako własności UGr.
- Opracowanie regulaminu wypożyczalni rowerów.

Rowery wypożyczone są studentom uczelni na okresy czteromiesięczne.

Jedynym wymogiem dostępu do wypożyczalni jest status studenta uczelni podczas składania wniosków i wyrażenie zgody na regulamin wypożyczalni.

- Popularyzacja projektu z wykorzystaniem plakatów, elektronicznych list wysyłkowych i tablic informacyjnych w ośrodkach uniwersyteckich.
- Pozyskanie informacji od zainteresowanych podczas immatrykulacji i warsztatów dla studentów UGr w roku akademickim 2016-2017.
- Przypisanie 15 rowerów w grupie 128 zarejestrowanych osób.
- Udostępnienie rowerów po wpłacie kaucji i ubezpieczeniu oraz ukończeniu "Kursu wspólnego użytkowania rowerów UGr" uczącego podstawowych umiejętności jazdy miejskiej, omawiającego najbezpieczniejsze i najszybsze trasy przejazdu z różnych punktów miasta do ośrodków uniwersyteckich oraz środki bezpieczeństwa zapobiegające kradzieży.
- Monitorowanie stanu rowerów; co dwa miesiące rowery są kontrolowane i serwisowane w centrum rowerowym UGr.

Zrealizowano następujące działania:

- Naprawa, przygotowanie i oznaczenie nieużywanych rowerów jako własności UGr.
- Udostępnienie rowerów studentom uczelni.
- Kurs: "Wynajem rowerów UGr".
- Pomoc na trasie dla studentów wyrażających zainteresowanie.
- Obecność w mediach społecznościowych (Facebook): universitariosenbici.

Wykorzystano następujące zasoby:

- Nieużywane rowery należące do UGr.
- Zatrudnienie absolwenta UGr do zarządzania systemem wypożyczalni rowerów.
- Inwestycja ekonomiczna: Ok. 2,000 EUR na 15 rowerów.



Wskaźniki

Liczba udostępnionych rowerów.



Wyniki

Rejestracja ponad 100 studentów zainteresowanych systemie wypożyczalni rowerów.



Koszt

Ok. 2,000 EUR / rok.



Finansowanie

Finansowanie ze środków UGr.



Ustalenia

Do ustalenia po zakończeniu pierwszego okresu realizacji programu wspólnego użytkowania rowerów.



Elementy graficzne



Rys. 1. Rower należący do UGr



Rys. 2. Reklama systemu wypożyczalni rowerów UGr



Rys. 3. Reklama systemu wypożyczalni rowerów UGr



Rys. 4. Strona główna profilu na Facebooku. Studenci UGr na rowerach



Linki

http://csaludable.ugr.es/pages/unidad_calidad_ambiental/movilidad_sostenible/movilidad-sostenible



Osoba do kontaktu

Adelina Peinado Muñoz // Carolina Cárdenas Paiz //
Marta Lozano García
Sekretariat Zdrowego Kampusu

Rowery międzykampusowe

2014



Uczelnia

Uniwersytet w Lleidzie (UdL)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Miejska



Wielkość

10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Komisja Ochrony Środowiska



Podsumowanie

Uniwersytet w Leidzie zakupił 8 rowerów składanych celem promocji ekologicznej i zdrowej mobilności wśród wykładowców, personelu badawczego, obsługiowego i administracyjnego i zachęcenia do jazdy rowerem między czterema różnymi kampusami Uniwersytetu. W każdym kampusie dostępne są dwa rowery.



Cele

Ułatwienia dla ekologicznej i zdrowej mobilności wykładowców, personelu badawczego, obsługiowego i administracyjnego Uniwersytetu pomiędzy różnymi kampusami.



Interesariusze

Administracja, firmy, etc.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Zrealizowano następujące działania:

- Rozpowszechnienie drogą elektroniczną.
- Opracowanie instrukcji użytkowania.



Wskaźniki

Obecnie niedostępne.



Wyniki

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Koszt

2.815,37 EUR.



Finansowanie

Wewnętrzne.



Elementy graficzne

BICICLETES INTERCAMPUS

Bicicletes a disposició del PDI i PAS de la UdL per a desplaçaments entre els diferents campus de la UdL.

Informa-te'n a la consergeria del campus.

Si ets estudiant, pots sol·licitar el servei de cessió de bicicletes al SIAU
<http://www.udl.cat/siau/siau/Bicicletes.html>

Comissió de medi ambient de la UdL
www.mediambient.udl.cat

SERVEI BICICLETES
A L'ESTUDIANT



WEB DE LA COMISSIÓ
DE MEDI AMBIENT



Rys. 1. Materiał promocyjny

Rys. 2. Zakupione rowery



Linki

Obecnie niedostępne.



Osoba do kontaktu

Carles Giné-Janer
 Komisja Ochrony Środowiska
mediambient@udl.cat

Bezpłatne wypożyczalnie rowerów

2014



Uczelnia

Uniwersytet w Valladolid

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Miejska



Wielkość

20,000-30,000



Struktura organizacyjna mobilności

Biuro Jakości i Trwałości Środowiska



Podsumowanie

Wdrożenie systemu bezpłatnych wypożyczalni rowerów dla całej społeczności uniwersyteckiej, w tym personelu technicznego i administracyjnego, wykładowców i pracowników badawczych oraz studentów, świadczącego usługi na terenie kampusów w Valladolid, Palencji i Segovii, pozwalającego na wypożyczenie roweru na cały rok akademicki lub dowolny krótszy okres.



Cele

Osiągnięcie większej świadomości wykorzystywania środków transportu alternatywnych dla samochodu, zwiększenie liczby użytkowników rowerów, zmniejszenie liczby użytkowników prywatnych pojazdów.



Interesariusze

Spółeczność akademicka.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Działania prowadzone celem promowania świadomości wykorzystywania środków alternatywnych dla samochodu obejmowały zakup rowerów, ich konserwację, obsługę wypożyczalni oraz warsztaty w zakresie edukacji środowiskowej i mobilności.

Świadczenie usługi rozpoczęto od 50 rowerów; ze względu na powodzenie projektu, w roku 2012 zakupiono kolejnych 50 rowerów. (20 w roku 2011; 20 w latach 2013 / 2014 i 40 w latach 2015 / 2016 oraz 20 w roku 2016, do obecnego poziomu 200 rowerów.)

Usługa cieszy się obecnie ogromnym powodzeniem, a zapotrzebowanie na rowery jest dwu- lub trzykrotnie większe niż w chwili uruchomienia usługi.



Wskaźniki

Liczba użytkowników systemu.



Wyniki

Pojazd elektryczny pozostaje w ciągłym użytku, przynosząc wysoce zadowalające rezultaty, natomiast rowery elektryczne są powszechnie akceptowane, a ich oferta wykorzystywana w ciągu zaledwie kilku minut.



Koszt

90 000 EUR.



Finansowanie

Uniwersytet w Valladolid.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne



Rys. 1. Ulotka wypożyczalni rowerów



Rys. 2. Promocja wykorzystania roweru na terenie Uniwersytetu



Linki

<http://www.uva.es/export/sites/uva/7.comunidaduniversitaria/7.09.oficinacalidadambiental/index.html>



Osoba do kontaktu

Eva Hernández and Cristina Cano
oficina.calidad.ambiental@uva.es

Rowery na UCLA

2005



Uczelnia

Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (UCLA)

Kraj

Stany Zjednoczone

Lokalizacja

Los Angeles, Kalifornia



Wielkość

> 70,000



Struktura organizacyjna mobilności

UCLA Transportation to samodzielne przedsiębiorstwo pomocnicze UCLA



Podsumowanie

UCLA Transportation uważa inwestycje przyczyniające się do zwiększenia przyjazności Uniwersytetu dla rowerzystów za priorytetowe.



Cele

Celem poprawy warunków jazdy i promocji roweru jako środka transportu do, z i na terenie kampusu, UCLA wdroży stosowne zasady i zapewni infrastrukturę umożliwiającą i ułatwiającą ruch rowerowy.



Interesariusze

- Społeczność UCLA.
- Miasto Los Angeles.
- Sklep rowerowy Helen's Cycles.



Wstęp

Mając na uwadze potencjał do zwiększenia wykorzystania roweru w celu złagodzenia wiele problemów związanych z ruchem samochodowym, UCLA Transportation zainwestowała znaczne środki w planowanie wysokiej jakości infrastruktury rowerowej na terenie UCLA, jak również we wdrożenie zasad zachęcających do korzystania z rowerów.



Opis

Uczelnia zwiększa długość ścieżek rowerowych na terenie kampusu, współpracując z okolicznymi miejscowościami nad połączeniem ich tras rowerowych. Na terenie kampusu stworzono również miejsca postojowe dla rowerzystów.

UCLA oferuje ponad 3000 bezpłatnych miejsc parkingowych na stojakach rozmieszczonych na terenie całego kampusu, planując jednocześnie zwiększenie liczby dostępnych stojaków i przechovalni rowerów.

Na terenie kampusu znaleźć można również punkty naprawy rowerów, wyodrębnione w schodach pasy rowerowe ułatwiające transport w sytuacji, gdy

przejazd nie jest możliwy, a nawet sklep rowerowy.

Wdrożono również program pozwalający personelowi i pracownikom poszczególnych wydziałów na wymianę zezwolenia na parkowanie na kupon o wartości 400 dolarów na zakup nowego roweru w przypadku podjęcia zobowiązania do niewystępowania o takie zezwolenie przez okres dwóch lat. Studenci i personel mają również możliwość wypożyczenia roweru.

Planowany jest również uczelniany system wypożyczalni rowerów, którego uruchomienie przewidziano na sierpień 2017 roku.



Szczegółowe informacje: 13 udoskonaleń czyniących UCLA Uczelnią Przyjazną Rowerzystom. 5 listopada 2015 r.

1. **Nowe ścieżki rowerowe prowadzące do kampusu i znajdujące się na jego terenie.** Ostatnie lata wyjątkowo sprzyjały powstawaniu ścieżek rowerowych na uliczkach kampusu. Jedną z najnowszych jest ścieżka w ciągu ulicy Charles E. Young Drive North w pobliżu parkingu nr 7. Jaskrawozielona farba wyznacza również ścieżki rowerowe przy Royal Hall i aż do Westwood Plaza.
2. **Działania na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na pobliskich ulicach.** Pracownicy UCLA Transportation złożyli wyjaśnienia przez Radą Miejską Los Angeles i w ramach posiedzeń stosownej komisji w sprawie nowego Planu Mobilności do roku 2035, wyrażając poparcie dla większej liczby ścieżek rowerowych, szczególnie proponowanej przy Westwood Boulevard, między Wellworth Avenue a Le Conte Avenue, kluczowej dla połączenia z kampusem.
3. **Pasy rowerowe w schodach.** Jednym z ostatnich działań zrealizowanych przez UCLA celem ułatwienia przejazdów rowerowych do pracy lub na zajęcia jest stworzenie stanowiących doskonałe rozwiązanie pasów w schodach znajdujących się za budynkiem Ackerman Student Union. Zamiast wnosić ciężkie rowery po schodach, rowerzyści mogą je swobodnie po nich przeprowadzić.
4. **Montaż bezpłatnych punktów naprawy rowerów na terenie kampusu.** Sześć stojaków naprawy rowerów rozsiągniętych po kampusie, wyposażonych w pompę powietrza, śrubokręty, klucze i inne niezbędne narzędzia rowerowe. Słowo "stojak" należy interpretować dosłownie – punkt służy jako miejsce do zawieszenia narzędzi i postawienia roweru do naprawy.
5. **Miejsce postojowe dla rowerzystów.** W roku 2012 biegnącą przy Westwood Boulevard i skrzyżowaniu Strathmore ścieżkę rowerową poszerzono o jaskrawozielone miejsce postojowe dla rowerzystów.
6. **"Biblioteka rowerowa" na UCLA.** Biblioteka rowerowa pozwala studentom na wypożyczenie, za niewielką opłatą, roweru na cały rok akademicki, a przeznaczony dla pracowników program Employee Commuter Bike Loaner na bezpłatne wypożyczenie roweru na okres dwóch tygodni, co stanowi wygodne rozwiązanie, jeśli akurat własny rower znajduje się w warsztacie, lub jeśli chcesz sprawdzić, czy jazda do pracy na rowerze to rozwiązanie dla ciebie.
7. **Dzień (Re)Cyklingu.** Podczas organizowanego corocznie na terenie kampusu Dnia (Re)Cyklingu członkowie klubu rowerowego Bruins Commuter Club z całego kampusu chętnie uczestniczą w loterii, w której nagrodami są podarowane i porzucone rowery, pozyskiwane na terenie przez cały rok.
8. **Montaż licznika rowerów.** Pierwszy licznik rowerów w mieście zainstalowano w roku 2013; licznik ten ułatwia monitorowanie przejazdów,

służy jednocześnie jako oznaczenie wjazdu, przypominając rowerzystom o tym, iż są oni członkami większej społeczności.

9. **Programy motywacyjne:** Bruin Commuter Club, odzież przeciwdeszczowa, dopłaty do biletów autobusowych. Rowerzyści mogą przystąpić do klubu Bruin Commuter Club, członkostwo w którym uprawnia do zniżki na parking w dni, w które przejazdy samochodowe są nieuniknione, jak również do przewozów do miejsca zamieszkania w nagłych wypadkach. Zniżkowy wstęp do siłowni z kartą Commuter Passport zapewnia osobom często korzystającym z rowerów dostęp do pryszniców i szatni bez konieczności ponoszenia pełnych kosztów dostępu do siłowni. Rowerzyści mogą również korzystać z dotowanych przez UCLA biletów autobusowych, co stanowi szczególnie wygodne rozwiązanie dla rowerzystów pokonujących długie lub górzyste trasy.
10. **Wsparcie dla programów takich jak festiwal muzyczny Eco-chella (i rowerowe smoothies)** Moc dwóch kótek. Organizowany dwa razy w roku na terenie kampusu festiwal muzyczny Eco-chella uzależniony jest od uczestników rowerami zasilających nagłośnienie zespołów.
11. **Świętując coroczny Tydzień Rowerowy.** W ramach corocznego Tygodnia Rowerowego UCLA osoby dojeżdżające zachęca się do jazdy rowerem, a wśród obecnych i potencjalnych rowerzystów rozpowszechnia informacje o różnych, dostępnych na terenie kampusu zasobach dla rowerzystów, jak również o zdrowotnych i innych korzyściach płynących z jazdy na rowerze.
12. **Warsztat rowerowy UCLA, oferujący wszelkiego rodzaju usługi i bezpłatne szkolenia.** Warsztat rowerowy UCLA oferuje rowerzystom możliwość bezpłatnego skorzystania z narzędzi do naprawy, a odpłatnie – naprawy i szkolenia w tym zakresie. UCLA Recreation i UCLA Transportation wspólnie wspierają działalność warsztatu, zachęcając do korzystania z bezemisyjnego środka transportu, wymagającego również fizycznej aktywności.
13. **Bezpłatny parking rowerowy – ponad 3000 miejsc.** Dziesiątki stojaków rowerowych w całym kampusie zapewniają ponad 3000 wolnych miejsc postojowych dla rowerów. Istnieje również możliwość skorzystania z płatnej przechowalni rowerów. Dla zwiększenia bezpieczeństwa, na terenie kampusu udostępniono elektroniczne boksy rowerowe na żądanie.



Wskaźniki

Obecnie niedostępne.



Wyniki

Dzięki właściwemu planowaniu i właściwym decyzjom, działania UCLA Transportation w zakresie promocji wykorzystania rowerów nagrodzone zostały srebrnym medalem Amerykańskiej Ligi Rowerowej dla Najbardziej Przyjaznej Rowerzystom Uczelni.

TABLE 4. UCLA 2016 MODE SPLIT		
	Employees	Students
Drive Alone	53.0%	25.0%
Carpool	12.0%	6.2%
Vanpool	4.3%	0.1%
Public Transit	16.9%	28.0%
Bike	1.9%	5.4%
Walk	6.9%	30.9%
Other	5.0%	4.4%
Sources: 2016 UCLA SCAQMD Survey, 2016 UCLA Student Transportation Survey		



Koszt

Obecnie niedostępne.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne



Rys. 1. Nowe ścieżki rowerowe prowadzące do kampusu i znajdujące się na jego terenie



Rys. 2. Działania na rzecz bezpieczeństwa rowerzystów na pobliskich ulicach



Rys. 3. Pasy rowerowe w schodach



Rys. 4. Montaż bezpłatnych punktów naprawy rowerów na terenie kampusu



Rys. 5. Miejsce postojowe dla rowerzystów



Rys. 6. "Biblioteka rowerowa" na UCLA



Rys. 7. Dzień (Re)Cyklingu



Rys. 8. Montaż licznika rowerów



Rys. 9. Programy motywacyjne: Bruin Commuter Club, odzież przeciwdeszczowa, dopłaty do biletów autobusowych



Rys. 10. Wsparcie dla programów takich jak festiwal muzyczny Eco-chella (i rowerowe smoothies)



Rys. 11. Świątując coroczny Tydzień Rowerowy



Rys. 12. Warsztat rowerowy UCLA, oferujący wszelkiego rodzaju usługi i bezpłatne szkolenia



Rys. 13. Bezpłatny parking rowerowy – ponad 3000 miejsc



Linki

- <https://main.transportation.ucla.edu/getting-to-ucla/bike>
- <http://newsroom.ucla.edu/stories/13-improvements-that-make-ucla-a-bicycle-friendly-university>



Osoba do kontaktu

UCLA Transportation
transportation@ts.ucla.edu

Studocikl: Studencki system wypożyczalni rowerów w Zagrzebiu

2012



Uczelnia

Uniwersytet w Zagrzebiu, Wydział Transport i Nauk o Ruchu Drogowym

Kraj

Chorwacja

Lokalizacja

Podmiejska



Wielkość

<5,000



Struktura organizacyjna mobilności

Brak



Podsumowanie

System rowerów publicznych, znany jako system "wspólnego użytkowania rowerów", to usługa, w ramach której rowery udostępniane są do wspólnego użytku za określoną opłatą lub bezpłatnie. Użytkownicy mogą wypożyczać i zwracać rowery w wielu punktach miasta. Zamysłem leżącym u podstaw Studociklu jest połączenie dwóch odległych lokalizacji Wydziału Transportu i Nauk o Ruchu Drogowym – obiekty przy ulicy Vukelićeva i kampus Borongaj. Rejestracja (logowanie, wylogowanie) użytkowników oraz wszystkie czynności administracyjne realizowane są na stronie internetowej.



Cele

- Poprawa jakości życia studentów Wydziału Transportu i Nauk o Ruchu Drogowym poprzez zapewnienie im łatwiejszej komunikacji między dwiema lokalizacjami Wydziału.
- Promocja i wspieranie zrównoważonych, ekologicznych i energooszczędnych środków transportu.



Interesariusze

- Studenci i pracownicy Wydziału Transportu i Nauk o Ruchu Drogowym (FTTS).
- Miasto Zagrzeb.
- Chorwacka Organizacja Pozarządowa na rzecz Zrównoważonego Rozwoju Społeczności (ODRAZ).



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Studocikl: Studencki system wypożyczalni rowerów w Zagrzebiu

2012



Opis

System studenckich wypożyczalni rowerów w Zagrzebiu, Studocikl, opracowano w ramach projektu CIVITAS ELAN (realizowanego w latach 2008-2012). Celem projektu CIVITAS ELAN była poprawa jakości życia obywateli poprzez opracowanie wysokiej jakości rozwiązań dotyczących miejskiego ruchu ulicznego, jak również poprzez promowanie i wspieranie zrównoważonych, ekologicznych i energooszczędnych środków transportu. Pilotażowy projekt Studociklu wdrożono na Uniwersytecie w Zagrzebiu. Jednym z głównych celów projektu było zapewnienie studentom łatwiejszej komunikacji między dwiema lokalizacjami Wydziału Transportu i Nauk o Ruchu Drogowym, przy jednoczesnym dopełnieniu standardów projektu Civitas Elan. W tym celu w ramach projektu Studocikl zaoferowano 20 rowerów z logiem wydziału, spełniających wymogi przepisów chorwackich. Jednolity wzór wszystkich rowerów (w kolorze niebieskim, rama typu unisex, dwa kosze), dostosowany do wymogów użytkowników (w tym wypadku – studentów). Każdy rower wyposażono w mechanizm blokujący, pozwalający użytkownikom na dopasowanie do własnych potrzeb. Użytkownicy mogą wypożyczyć i zwrócić rower w jednej z dwóch lokalizacji do tego przeznaczonych, z których pierwsza to niewielki punkt w centralnej części kampusu Borongaj. Drugi punkt to metalowy kontener przy ulicy Vukelićeva, przed budynkiem wydziału. Obie lokalizacje znajdują się w pobliżu budynków Wydziału Transportu i Nauk o Ruchu Drogowym. Rowery i depozyty są monitorowane, zabezpieczane i chronione przed ewentualną kradzieżą, aktami wandalizmu i warunkami pogodowymi.

Jako podmiot wspierający projekt Civitas Elan, Zagrzeb udostępnił tereny na parking rowerowy

ze stojakami na rowery, znajdujące się przed budynkiem Wydziału Transportu i Nauk o Ruchu Drogowym przy ul. Vukelićeva. Parking pozwala użytkownikom deponować rowery w sposób łatwy i bezpieczny. Strona internetowa pozwala na realizację poniższych działań:

- Stały monitoring przechowalni rowerów w czasie rzeczywistym celem udostępnienia w Internecie informacji na temat aktualnie dostępnych rowerów i stopnia wykorzystania przechowalni.
- Tworzenie profili użytkowników na stronie. Po zalogowaniu się na stronie użytkownicy mogą dokonać rezerwacji roweru na określony czas, monitorować swoje działania i edytować swoje profile.
- Użytkownicy mogą przedstawiać swoje sugestie (np. lokalizacje nowych punktów).
- Administratorzy mogą śledzić proces wynajmu rowerów.
- Reklama prowadzona jest również w mediach społecznościowych (Facebook, Twitter, LinkedIn, Google+, etc.).



Wskaźniki

- Liczba uczestników.
- Liczba osób pozostawiających samochód i podróżujących rowerem ze względu na projekt Studocikl.

Studocikl: Studencki system wypożyczalni rowerów w Zagrzebiu

2012



Wyniki

W pierwszym roku użytkowania (w okresie od października 2012 roku do października 2013 roku) zarejestrowano 140 użytkowników, którzy wypożyczyli rower co najmniej raz. Ogółem zarejestrowano 360 przypadków wypożyczenia roweru, z czego 3/4 miało na celu pokonanie odległości dzielącej oba punkty (wypożyczenie roweru w jednym punkcie i zwrot w drugim). Średnio wypożyczany jest jeden rower dziennie.

Tym niemniej, po wyłączeniu miesięcy zimowych (ze względu na pogodę) i letnich (ze względu na przerwę letnią) oraz weekendów, średnia liczba wypożyczanych dziennie rowerów wynosi 3. W ciągu roku żaden z 20 objętych systemem rowerów nie uległ istotnym uszkodzeniom.



Koszt

Koszty utrzymania systemu pokrywane są przez Wydział Transportu i Nauk o Ruchu Drogowym.



Finansowanie

Wszystkie wydatki pokryte zostały w ramach projektu CIVITAS Elan, finansowanego przez Unię Europejską (2008-2012).



Ustalenia

Projekt jest wykonalny, studenci korzystają z oferowanych środków transportu, co przedstawiono w statystykach powyżej.

Istnieje możliwość szerszego zastosowania programu (inne wydziały Uniwersytetu w Zagrzebiu), na co wskazuje gotowość studentów do udziału w "Studociklu".

W oparciu o doświadczenia płynące z realizacji projektu, analizą i prognozami dalszego rozwoju objąć należy możliwość realizacji projektu w całym Zagrzebiu i na innych obszarach miejskich Chorwacji.



Elementy graficzne



Studocikl: Studencki system wypożyczalni rowerów w Zagrzebiu

2012



Rys. 1. Skład rowerów na kampusie Borongaj

Rys. 2. Skład rowerów przy ul. Vukelićeva

Rys. 3. Przykładowy rower do wypożyczenia

Rys. 4. Porównanie odległości i czasów przejazdu dla każdego środka transportu między ul. Vukelićeva a kampusem Borongaj

Rys. 5. Projekt Studocikl w Internecie

Rys. 6. Promocja "Studociklu"



Linki

Obecnie niedostępne.



Osoba do kontaktu

Obecnie niedostępne.

Przewozy wahadłowe

2016



Uczelnia

Uniwersytet Oksfordzki

Kraj

Wielka Brytania

Lokalizacja

Podmiejska



Wielkość

30,000-40,000



Struktura organizacyjna mobilności

Menedżer ds. Mobilności



Podsumowanie

Przewozy wahadłowe wdrożone zostały w dniu 18 lipca 2016 roku celem poprawy połączeń, a finansowane były w ramach rocznego programu pilotażowego przez Uniwersytet Oksfordzki, HIFE oraz Science & Technologies Facilities Council (STFC). Obejmują one częste i ekspresowe połączenia minibusowe między Science Area a kampusem Old Road w Headington i kampusem Harwell w okolicach Didcot.



Cele

Poprawa połączeń między lokalizacjami i minimalizacja wykorzystania samochodów do przejazdów między budynkami uniwersyteckimi.



Interesariusze

University Bus Ltd. (UNO).



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Przewozy wahadłowe

2016



Opis

Transport wahadłowy jest szybkim i wygodnym środkiem transportu dla osób przemieszczających się z Science Area do kampusów Old Road i Harwell. Do przejazdu wymagane jest posiadanie specjalnej karty lub biletu. Kadra akademicka, personel badawczy i przedstawiciele świata biznesu mogą przemieszczać się szybko i wygodnie między najnowocześniejszymi obiektami naukowymi i badawczymi, intensyfikować kontakty, inwestycje i innowacje komercyjne w środowisku akademickim i biznesowym. Oferowane początkowo jako prywatne, ekspresowe przewozy wahadłowe, mają stać się zeroemisyjnym środkiem transportu publicznego.



Wskaźniki

Liczba zakupionych biletów, liczba kart zarejestrowanych w systemie.



Wyniki

- Zintensyfikowana współpraca badawcza sektora akademickiego, biznesowego i rządowego.
- 30-40 minutowy przejazd na trasie Oxford - kampus Harwell co 30 minut.
- 10-15 minutowy przejazd na trasie Science Area - kampus Old Road co 30 minut.
- Ok. 1000 pasażerów przewożonych tygodniowo.



Koszt

Prosimy o kontakt celem uzyskania bliższych informacji.



Finansowanie

Współfinansowanie przez Uniwersytet Oksfordzki i STFC.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne



Rys. 1. Minibus wahadłowy



Linki

<http://sciencetransitshuttle.co.uk/>



Osoba do kontaktu

Adam Bows
adam.bows@admin.ox.ac.uk

APP&TOWN: Aplikacja do obliczania tras, ułatwiająca zrównoważony dostęp do kampusów

2014



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska. 20 km od Barcelony



Wielkość

40,000-50,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. mobilności



Podsumowanie

Wdrożenie bezpłatnej aplikacji wskazującej najlepszą trasę do kampusu dowolnym dostępnym środkiem transportu.

Zapewnia ona w czasie rzeczywistym informacje na temat rozkładów komunikacji miejskiej, wypadków, a w razie konieczności rozwiązań alternatywnych, towarzyszących użytkownikowi od miejsca początkowego do miejsca docelowego. Mają one charakter multimodalny i wyczerpujący, i obejmują wszystkie środki transportu zbiorowego w obszarze metropolitalnym Barcelony: pociągi, autobusy, metro i tramwaje.



Cele

Udostępnienie społeczności uniwersyteckiej wysokiej jakości informacji udostępnianej w czasie rzeczywistym, niezbędnej w dojazdach do kampusu w sposób zrównoważony, łatwy i szybki; wyeliminowanie jednego z najstarszych punktów usługi transportowej.



Interesariusze

- Regionalny Zarząd Transportu.
- Przewoźnicy.
- Firma technologiczna.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



APP&TOWN: Aplikacja do obliczania tras, ułatwiająca zrównoważony dostęp do kampusów

2014



Opis

Opracowanie przydatnej i praktycznej aplikacji pozwalającej użytkownikom na stały dostęp do aktualnych informacji, przez cały czas przejazdu, na temat swojej lokalizacji i przystanków.

W tym celu aplikacja wykorzystuje dwa źródła informacji do powiadamiania użytkowników o wszelkiego rodzaju zdarzeniach w sieci transportowej w czasie rzeczywistym, dając im w takich przypadkach możliwość obliczenia trasy alternatywnej. Pierwsze z nich to informacje udostępniane przez przewoźników. Drugie to informacje udostępniane bezpośrednio i w czasie rzeczywistym przez innych użytkowników aplikacji. Społeczność App&Town wspólnie generuje aktualne informacje dla pozostałych użytkowników.

Aplikacja zapewnia również pomoc osobom niedowidzącym.

Zrealizowano następujące działania mające na celu wdrożenie powyższego narzędzia:

- Projekt i wdrożenie interfejsu na poświęconej mobilności stronie internetowej UAB.
- Informacja w mediach społecznościowych, na stronach internetowych i w Tygodniu Mobilności (każdego roku tablica App&Town informuje studentów i personel o swoich zaletach).
- Dostosowanie zasobu do obszaru kampusu i dostępnych usług transportowych.



Wskaźniki

- Liczba pobrań i zastosowań aplikacji.
- Liczba użytkowników różnych środków transportu.



Wyniki

Udoskonalenie dostępnych informacji dotyczących usług transportowych w zakresie technologicznym.

APP&TOWN: Aplikacja do obliczania tras, ułatwiająca zrównoważony dostęp do kampusów

2014



Koszt

Od 0 do 10 000 EUR.



Finansowanie

Budżet UAB.



Ustalenia

- Tego rodzaju aplikacje uzależnione są zasadniczo od jakości i aktualności informacji.
- Duża liczba podobnych narzędzi na rynku sprawia, iż zapewnienie wysokiego poziomu rzetelnej informacji staje się niezbędne.



Elementy graficzne



Rys. 1. Zrzuty ekranu App&Town



Linki

<http://www.appandtown.com/>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

Aplikacja autobusowa UAB

2015



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska. 20 km od Barcelony



Wielkość

40,000-50,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. mobilności



Podsumowanie

UAB i Aslogic, firma technologiczna Uniwersytetu (TBC) opracowały aplikację autobusową UAB, która upraszcza poruszanie się po kampusie autobusem, przyspieszając czas wsiadania i wysiadania.



Cele

Zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego poprzez zminimalizowanie czasu oczekiwania na przystanku i braku pewności godziny przyjazdu autobusu.



Interesariusze

Administracja lokalna i firmy prywatne: Aslogic.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Działanie jest elementem Projektu Inteligentnej Mobilności, koncepcji odnoszącej się do zastosowania nowych technologii w zarządzaniu mobilnością i stanowiącej nowy, przekrojowy kierunek strategiczny nowego Planu Mobilności UAB na lata 2017-2022.

UAB ma własny transport autobusowy, obsługujący trasę między stacją Renfe a kampusem i teren samego kampusu. Składa się na niego pięć linii obsługiwanych w godzinach od 07.45 do 22.00. Pojazdy wyposażono w system GPS (wymóg uwzględniony w Wykazie Warunków przetargów publicznych) pozwalający na określenie czasu przejazdu autobusu przez różne punkty kampusu.

Informacje na temat lokalizacji autobusów wykorzystane zostały przez UAB i Anslogi, firmę technologiczną Uniwersytetu (TBC), do opracowania aplikacji autobusowej UAB. Aplikacja pozwala na dwojaki zarządzanie: administracyjne, ponieważ usługę świadczyć

można w zależności od zapotrzebowania w określonym czasie (usługa zależnie od zapotrzebowania), i ze strony użytkownika, ponieważ zawsze może on poznać czas oczekiwania na autobus na każdym przystanku, a także linie, ich trasy oraz przystanki najbliższej aktualnej lokalizacji, etc.

Inne wewnętrzne usługi autobusowe dodawane są stopniowo na stronach internetowych poszczególnych operatorów. Ponadto, aplikacja autobusowa UAB oferuje użytkownikom możliwość prostego i szybkiego uzyskania informacji na temat mobilności i transportu.

Aplikacja dostosowana została do platformy internetowej, systemów Android i iOS. Ponadto, każdy przystanek oznaczony jest kodem QR, ułatwiającym dostęp do powyższych informacji bez konieczności instalacji lub uruchamiania aplikacji.



Wskaźniki

Liczba wyświetleń za pośrednictwem aplikacji.



Wyniki

Udostępnienie szerszych informacji nt. transportu autobusowego.



Koszt

3.000,00 EUR.



Finansowanie

Budżet UAB i wkład operatora autobusowego (uwzględnione w umowie o świadczenie usług).



Ustalenia

Aplikację początkowo miała na celu wskazywać czas oczekiwania na przystankach autobusowych na terenie kampusu. Tym niemniej, po jej wdrożeniu za niezbędne uznano poszerzenie udostępnianych informacji o wszystkich autobusach wewnątrzmiastowych oferujące bezpośredni dojazd do kampusu celem poinformowania wszystkich użytkowników publicznego transportu drogowego.

Niezbędne są dalsze działania komunikacyjne, mające na celu zachęcenie do użytkowania powyższych narzędzi, a tym samym promocję transportu publicznego. W ostatnich kilku miesiącach, od początku roku akademickiego, zaobserwowano spowolnienie wykorzystania aplikacji przez użytkowników. Dlatego uważa się za konieczną jej okresową promocję w różnych kanałach komunikacji, między innymi w Internecie i wiadomościach elektronicznych.



Elementy graficzne



Rys. 1. Dostosowanie aplikacji do urządzeń mobilnych



Rys. 2. Platforma internetowa



Rys. 3. Kod QR na przystanku Avenida del Eje Central



Rys. 4. Kod QR na przystanku przy Wydziale Nauk Medycznych i Komunikacji



Linki

<http://appbuses.accessibilitat-transports.uab.cat/>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

Zniżki promocyjne na transport publiczny

2011



Uczelnia

Uniwersytet Rovira i Virgili (URV) w Tarragonie

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja
Miejska



Wielkość
10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Jednostka Zarządzania Środowiskiem



Podsumowanie

URV podjął decyzję w sprawie promocji zmiany nawyków społeczności uniwersyteckiej w zakresie mobilności, zapewniając wszystkim jej członkom zniżki na zakup biletów komunikacji publicznej. Zniżki te finansowane są ze środków Uniwersytetu.



Cele

Promocja mobilności z wykorzystaniem transportu publicznego zamiast pojazdów prywatnych.



Interesariusze

Terytorialny Urząd ds. Mobilności (Autoritat Territorial de la Mobilitat - ATM) Camp de Tarragona.



Wstęp

Na URV składa się ogółem 6 kampusów plus rektorat zlokalizowany w 4 miejscowościach wchodzących w skład "Camp de Tarragona".



Opis

URV podjął decyzję w sprawie promocji zmiany nawyków społeczności uniwersyteckiej w zakresie mobilności, zapewniając wszystkim jej członkom (studentom, wykładowcom, personelowi technicznemu i administracyjnemu) zniżki (10%) na zakup biletów komunikacji publicznej na publiczny transport międzymiastowy w obszarze podlegającym Terytorialnemu Urzędowi ds. Mobilności Camp de Terragona, jak również dostęp do pociągów podmiejskich i autobusów międzymiastowych.

Działanie zrealizowano w dwóch etapach:

Etap 1: marzec 2011 – wrzesień 2013

Etap 2: maj 2016 – nadal

Wykorzystano następujące instrumenty mające na celu wdrożenie powyższego działania:

- Oddelegowanie w niepełnym wymiarze godzin uniwersyteckiego technika ds. ochrony środowiska.

- Współpraca z ATM w zakresie sprzedaży biletów komunikacji publicznej.
- Współpraca z technikami ATM ds. mobilności i przetwarzania danych.

Kampanie dla adresatów wewnętrznych Uniwersytetu przeprowadzone z wykorzystaniem wiadomości elektronicznych, plakatów, informacji w sieci oraz tablic informacyjnych w ośrodkach.



Wskaźniki

- Liczba użytkowników.
- Liczba przejazdów z wykorzystaniem biletów URV-ATM.



Wyniki

- 3357 akredytowanych użytkowników biletów URV-ATM.
- 401 700 przejazdów.

Zniżki promocyjne na transport publiczny

2011



Koszt

Zmienny, zależny od wykorzystania. Szacunkowo 15 000 EUR / rok.



Finansowanie

Standardowa dotacja budżetowa ze środków Planu Środowiskowego URV.



Ustalenia

Wyniki odnotowane na podstawie wskaźników etapu 1 przekroczyły przewidywania dotyczące liczby użytkowników i zrealizowanych przejazdów. Liczbę potencjalnych użytkowników oszacowano na podstawie badania mobilności przeprowadzonego w roku 2013.



Elementy graficzne



Rys. 1. Promocja zniżek



Linki

- <http://www.urv.cat/ca/vida-campus/universitat-responsable/medi-ambient/>
- https://youtu.be/3IKsxfTQ7QA?list=PL8yyYJSAXdwncb-M5pXtNiFXW_iDuUmCy



Osoba do kontaktu

Antonio de la Torre
Jednostka Zarządzania Środowiskiem
antonio.delatorre@urv.cat

Bilet autobusowy dla studentów Uniwersytetu w A Coruña

2005

 **Uczelnia**
Uniwersytet w A Coruña (Hiszpania)
Kraj
Hiszpania

Lokalizacja 
Mieszana

Wielkość 
20,000-30,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Biuro Ochrony Środowiska

Podsumowanie

Każdego roku Uniwersytet w A Coruña (UDC) zapewnia swoim studentom dotacje do transportu miejskiego w mieście A Coruña i transportu metropolitalnego w obszarach A Coruña i Ferrol.

Cele

Cel jest dwojaki:

- Promocja rezygnacji z samochodu prywatnego na rzecz transportu miejskiego.
- Uproszczenie dostępu do studiów wyższych dla studentów o niższych dochodach.

Interesariusze

- Urząd Miasta A Coruña.
- Urząd Miasta Ferrol.
- Urząd Miasta Narón.
- Xunta de Galicia (rząd Galicji).

Wstęp

Obecnie niedostępne.

Bilet autobusowy dla studentów Uniwersytetu w A Coruña

2005



Opis

Działanie obejmuje dotacje dla studentów na pokrycie kosztów transportu autobusowego.

Każdego roku Uniwersytet w A Coruña (UDC) zapewnia dofinansowanie do biletów transportu miejskiego w mieście A Coruña i transportu metropolitalnego w obszarach A Coruña i Ferrol studentom UDC zmierzającym do uzyskania na co najmniej 30 punktów do uzyskania oficjalnego tytułu.

Dofinansowanie nie jest zapewniane studentom wymiany krajowej (SICUE) ani międzynarodowej (ERASMUS lub podobne programy). Ponadto, uwzględniane są kryteria ekonomiczne i rodzinne. Do uzyskania dofinansowania wymagane jest posiadanie:

- Karty Millennium w przypadku transportu miejskiego w A Coruña.
- Karty Galician Metropolitan Transport Travel Card w przypadku obszarów metropolitalnych.
- Dofinansowanie udzielane jest beneficjentom po doładowaniu karty na koniec miesiąca następującego po terminie przyznania dotacji. Maksymalna kwota dofinansowania dla każdego studenta, niezależnie od przypadku, wynosi 115,20 EUR.



Wskaźniki

W roku akademickim 2015-2016 dostęp do dofinansowania uzyskało ogółem 2134 studentów.

Bilet autobusowy dla studentów Uniwersytetu w A Coruña

2005



Wyniki

Na dofinansowanie wykorzystano wszystkie przyznane fundusze.



Koszt

264 646 EUR.



Finansowanie

Wicerektor ds. studentów, frekwencji i filii
Uniwersytetu Uniwersytet w A Coruña.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

https://sede.udc.gal/services/electronic_board/EXP2016/000758



Osoba do kontaktu

Manuel Soto Castiñeira
Biuro Ochrony Środowiska / Wydział Architektury i
Zagospodarowanie Przestrzennego
oma@udc.gal

Bilet studencki na miejski transport publiczny – "Autobusem do UDG"

2007

 **Uczelnia**
Uniwersytet Girona (UdG)
Kraj
Hiszpania

Lokalizacja 
Miejska i

Wielkość 
10,000-20,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Zielone Biuro

Podsumowanie

Porozumienie między Urzędem Miasta Girona a UdG w sprawie udostępnienia studentom Uniwersytetu Girona biletów upoważniających do 380 przejazdów rocznie (między 12 września 2012 roku a 12 września 2013 roku) liniami miejskiego transportu publicznego TMG (Gironès Municipal Transport). Do miasta należy obecnie 100% udziałów w Spółce.

Cele

- Wyeliminowanie barier ekonomicznych w dostępie do transportu publicznego dla studentów w Gironie.
- Ograniczenie wykorzystania samochodów prywatnych przez studentów przebywających w Gironie.
- Udostępnienie systemu transportu i mobilności stanowiącego alternatywę dla samochodów prywatnych w przypadku obligatoryjnych przejazdów na krótkich odległościach (wewnątrzmiastowych).
- Uproszczenie intermodalności różnych środków transportu: pociąg / autobus, autobus / autobus, rowe / autobus.
- Udostępnienie przykładowego systemu zrównoważonego transportu: ekonomicznego, neutralnego i mniej zanieczyszczającego per capita.
- Popularyzacja indywidualnych i zbiorowych korzyści płynących z transportu publicznego.

Interesariusze

- Urząd Miasta Girona.
- Gironès Municipal Transport (TMG).

Wstęp

Obecnie niedostępne.



Bilet studencki na miejski transport publiczny – "Autobusem do UDG"

2007



Opis

Zrealizowano następujące działania:

- Negocjacja postanowień i warunków porozumienia z osobami odpowiedzialnymi za administrację lokalną.
- Codzienne zarządzanie wnioskami. Kontrola i walidacja danych.
- Projekt platformy internetowej do obsługi wniosków.
- Zarządzanie aplikacjami, kontrola procesu produkcji spersonalizowanych kart magnetycznych i organizacja doręczeń do właścicieli.
- Wdrożenie zautomatyzowanego procesu płatności.
- Rozwiązanie kwestii zgłaszanych przez użytkowników.
- Kampania i działania popularyzacyjne.



Wskaźniki

- Zapotrzebowanie na bilet.
- Wykorzystanie autobusu przez studentów.



Wyniki

Ogólnie dobre przyjęcie oferty przez studentów. Nieznaczny wzrost popytu w pierwszej fazie, stabilny w ciągu ostatnich kilku lat. Zwiększone wykorzystanie transportu publicznego przez studentów. 9 lat nieprzerwanej realizacji programu biletów studenckich. Ograniczenie emisji CO₂ w porównaniu do innych środków transportu.

Zapotrzebowanie na bilet:

Rok akademicki 2007 / 2008: 829 wniosków od 12002 studentów ogółem (6,90%)

Rok akademicki 2008 / 2009: 830 wniosków od 12004 studentów ogółem (6,90%)

Rok akademicki 2009 / 2010: 1113 wnioski od 12952 studentów ogółem (8,59%)

Rok akademicki 2010 / 2011: 1103 wnioski od 13870 studentów ogółem (7,95%)

Rok akademicki 2011 / 2012: 1180 wniosków od 14465 studentów ogółem (8,15%)

Rok akademicki 2012 / 2013: 1196 wniosków od 14807 studentów ogółem (8,07%)

Rok akademicki 2013 / 2014: 1226 wniosków od 14913 studentów ogółem (8,22%)

Rok akademicki 2014 / 2015: 1237 wniosków od 15309 studentów ogółem (8,08%)

Rok akademicki 2015 / 2016: 1247 wniosków od 15191 studentów ogółem (8,20%)

Wykorzystanie autobusów przez studentów – obligatoryjne badania mobilności:

2007: 8%; 2009: 17%; 2010: 18%; 2011: 20,5%; 2012: 25%; 2013: 23,1%; 2014: 16%; 2015: 19%

Bilet studencki na miejski transport publiczny – "Autobusem do UDG" 2007



Koszt

0 EUR.



Finansowanie

- Wewnętrzne środki Planu Świadomości Ekologicznej Uniwersytetu Girona.
- Wydział ds. mobilności Urzędu Miasta w Gironie.
- Użytkownicy.



Ustalenia

- Na rozwiązania problemów środowiskowych i propozycje poprawy środowiska należy patrzeć z szerokiej, przekrojowej perspektywy, skupiając się na zrównoważonym rozwoju.
- Powyższe działania (w omawianym przypadku zmiana nawyków w zakresie mobilności) powinny przynieść korzyści w różnych aspektach (środowiskowym, społecznym i gospodarczym) o różnej skali, przyczyniając się do globalnego ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.



Elementy graficzne



Rys. 1. Kampania promująca bilet komunikacji publicznej



Linki

- <http://www.udg.edu/ov/mobilitat/abonament.htm>
- <http://www.udg.edu/tabid/5766/Default.aspx>
- <http://www.udg.edu/tabid/13812/Default.aspx>



Osoba do kontaktu

Pep Juandó
Zielone Biuro
oficinaverda@udg.edu

Ekologiczna mobilność LUISS "Guido Carli"

2016



Uczelnia

Uniwersytet LUISS "Guido Carli"

Kraj

Włochy

Lokalizacja

Rzym, 3 lokalizacje



Wielkość

5,000-10,000



Struktura organizacyjna mobilności

Menedżer ds. Mobilności



Podsumowanie

Za pośrednictwem inteligentnej platformy teleinformatycznej Banking Operation Maintenance Telematics Security (B.O.M.T.S.) Uniwersytet LUISS "Guido Carli" udoskonalił działania w zakresie e-mobilności (obszar badań związany z wykorzystaniem pojazdów elektrycznych / hybrydowych typu plug-in), wdrażając inteligentną infrastrukturę, połączoną za pośrednictwem serwera do innowacyjnej platformy teleinformatycznej, a jednocześnie zakupując elektryczne, samochody, rowery i skutery.

Projekt obejmuje również wahadłowy transport autobusowy i aplikację, za pośrednictwem której uzyskać można dostęp do informacji związanych z opcjami mobilności oraz geolokalizacji inteligentnych stacji ładowania.

Za wszystkie dostępne usługi zapłacić można bezpośrednio z dedykowanej aplikacji kartą kredytową, bez konieczności zawierania umowy z dostawcami energii elektrycznej.



Cele

- Poprawa mobilności.
- Zmniejszenie oddziaływania na środowisko (ograniczenie emisji CO2).



Interesariusze

- Sieci hotelowe.
- Sieć stacji benzynowych.
- Ministerstwo Środowiska i Ochrony Terytorium.
- Bank Intesa San Paolo.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Ekologiczna mobilność LUISS "Guido Carli"

2016



Opis

Uniwersytet LUISS "Guido Carli", opierając się na koncepcjach inteligentnej sieci i e-mobilności, będzie wykorzystywać potencjał platformy B.O.M.T.S., uruchamiając inteligentne stacje ładowania, udostępniając samochody, rowery i skutery elektryczne oraz system śledzenia komunikacji autobusowej.

- Na terenie LUISS zainstalowanych zostanie 9 inteligentnych stacji ładowania, udostępnionych zostanie również 18 samochodów elektrycznych z wewnętrzną "czarną skrzynką", jak również służąca do komunikacji w czasie rzeczywistym i zarządzania platforma dostępna za pośrednictwem B.O.M.T.S.
- Na terenie LUISS zainstalowanych zostanie również 6 inteligentnych stacji ładowania rowerów, udostępnione zostaną również 24 rowery elektryczne z wewnętrzną "czarną skrzynką", jak również służąca do komunikacji w czasie rzeczywistym i zarządzania platforma dostępna za pośrednictwem B.O.M.T.S.
- Ponadto, na terenie LUISS zainstalowane zostaną 3 inteligentne stacje ładowania, udostępnionych zostanie również 12 skuterów elektrycznych z wewnętrzną "czarną skrzynką", jak również służąca do komunikacji w czasie rzeczywistym i zarządzania platforma dostępna za pośrednictwem B.O.M.T.S.
- W celu zapewnienia użytkownikom korzyści z optymalnego zarządzania "usługą elektrycznej mobilności "Luiss" wdrożono platformę obsługi, dostępną za pośrednictwem strony <http://helpdesk.bomts.it>.
- System Info Mobility Bus Tracking pozwalać będzie na śledzenie w czasie rzeczywistym lokalizacji i trasy 6 wahadłowych przewozów autobusowych łączących różne obiekty uczelni.



Wskaźniki

- Liczba użytkowników samochodów elektrycznych.
- Liczba użytkowników rowerów elektrycznych.
- Liczba użytkowników skuterów elektrycznych.
- Liczba użytkowników aplikacji.
- Poziom ograniczenia emisji CO2.



Wyniki

Założenia:

Po upływie pierwszych 5 miesięcy efektywnego działania systemu liczba użytkowników zwiększyła się dramatycznie. Dlatego planowana jest dalsza rozbudowa systemu.

8,500

Ok. 1,000

nie dotyczy



Koszt

Obecnie niedostępne.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

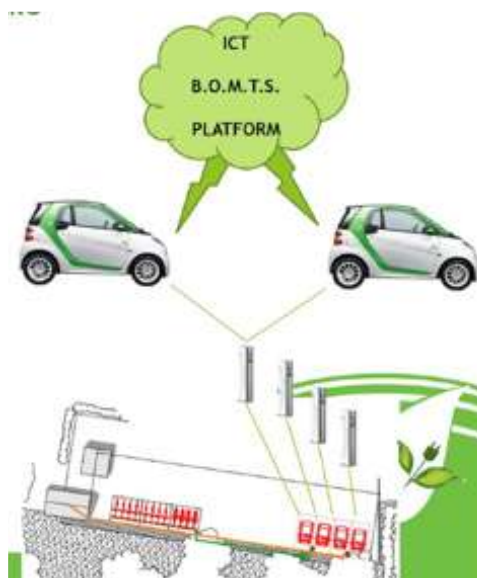
- Studentom nie był znany sektor e-mobilności i zagadnienia z nim związane.
- Po kilku miesiącach dwudniowych zajęć szkoleniowych liczba użytkowników wzrosła istotnie i gwałtownie.
- Wszyscy użytkownicy są entuzjastycznie nastawieni wobec nowej technologii, która umożliwia poruszanie się po starym mieście i centrum Rzymu oraz terenie uczelni w nowy, przyjazny dla środowiska sposób.



Elementy graficzne



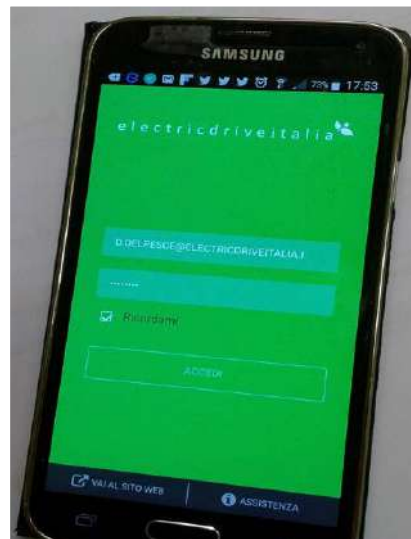
Rys. 1. Rowery elektryczne



Rys. 2. Samochody elektryczne



Rys. 3. Skutery elektryczne



Rys. 4. Aplikacja



Rys. 5. Viale Romania, elektryczne Smarty



Rys. 6. Viale Pola, elektryczne rowery



Rys. 7. Viale Pola, elektryczne skutery



Linki

Obecnie niedostępne.



Osoba do kontaktu

Daniele Del Pesce
Menedżer ds. Mobilności
daniele.delpesce@tin.it

Innowacyjne zarządzanie flotą pojazdów wydziału

2016

 **Uczelnia**
Politechnika Turyńska
Kraj
Włochy

Lokalizacja 
Pobliska miejscowość

Wielkość 
30.000 - 40.000

Struktura organizacyjna mobilności 
Menedżer ds. Mobilności

Podsumowanie

Niniejsza najlepsza praktyka związana jest z przyjęciem rozwiązań teleinformatycznych (ICT) oraz inteligentnego systemu transportowego (ITS) do monitorowania parkowania i należących do wspólnej floty pojazdów silnikowych oraz gromadzenia danych związanych z mobilnością: niedawna instalacja (lipiec 2016) "czarnych skrzynek" w pojazdach silnikowych jednego z wydziałów ma na celu sprawdzenie możliwości zarządzania flotą; monitorowanie rezerwacji pojazdów i emisji za pośrednictwem zintegrowanych systemów zdalnego sterowania z modułami online. Powyższe pozwala również na określenie zużycia energii zgodnie z aktualnym wykorzystaniem pojazdów.

Cele

Politechnika Turyńska niedawno opracowała i nadal udoskonala platformę elektronicznego monitorowania pracowników akademickich w zakresie rezerwacji pojazdów flotowych i ich śledzenia, zarówno do celów bezpieczeństwa (e-call) jak i w związku ze zużyciem energii: do obliczenia rzeczywistego zużycia energii na podstawie księgowanych przez wykładowców i naukowców kosztów na osobistych rachunkach badawczych. Powyższe zastosować można zarówno w odniesieniu do pojazdów z napędem spalinowym, jak i elektrycznym lub hybrydowym.

Interesariusze

Menedżer ds. Mobilności, Zespół Ekologiczny Politechniki Turyńskiej, Biuro Informacji i Komunikacji, Wydział Ochrony Środowiska, Gospodarki Przestrzennej i Inżynierii Infrastruktury.

Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Politechnika Turyńska przystąpiła do wyboru i adaptacji zintegrowanego systemu odpowiedniego do zdalnego monitorowania lokalizacji pojazdów i ich parametrów roboczych.

Ponadto, inspiracja działaniem nowoczesnych usług wspólnego użytkowania samochodów, pełne wsparcie administracji i Wydziału Informatyki Politechniki Turyńskiej i dalsza zgoda "Zespołu Ekologicznego" doprowadziły do opracowania projektu pozwalającego pracownikom wydziałów na rezerwowanie pojazdów bezpośrednio z portalu dla personelu. W ten sposób zautomatyzować można cały proces zarządzania fizycznymi kluczami do pojazdów, pozwalając na pozostawienie pojazdu otwartego, z kluczami w stacyjce, po zaparkowaniu na terenie Politechniki Turyńskiej. Wygenerowany unikalny kod, powiązany z każdym przejazdem i z każdym wnioskiem o autoryzację, pozwalał będzie na odblokowanie i użytkowanie pojazdu.

Ponadto, system umożliwił będzie bardzo szczegółową kontrolę kosztów zużycia energii i dostaw, pozwalając na generowanie automatycznych raportów usprawniających proces biurokratyczny związany z rozliczaniem kosztów i wydatków. W przyszłości system będzie również w stanie zidentyfikować pojazdy z napędem hybrydowym.

Dalsze działania opracowywane są równolegle w zakładzie transportu Wydziału. Głównym celem jest analiza zgromadzonych danych pod kątem bezpieczeństwa i ryzyka, ale i w odniesieniu do zużycia energii. Realizacja inicjatywy pozwoli na wskazanie możliwych korzyści z instalacji urządzeń takich jak "czarne skrzynki", a jednocześnie stworzenie podstaw dla większego bezpieczeństwa w ruchu pojazdów. Jest to możliwe dzięki stałemu kontaktowi z centrum operacji pomocniczych i pozwala również na rekonstrukcję dynamiki dowolnego wypadku, a tym samym na dokładny monitoring i zarządzanie przypisanymi pojazdami w oparciu o faktyczne potrzeby użytkowników. Ponadto, powyższa możliwość zostanie wykorzystana do oceny innowacyjnych aspektów scenariuszy wydarzeń, wpływający na wykorzystanie pojazdów w niedalekiej przyszłości, np. wykorzystanie samochodów hybrydowych i standardowych pojazdów z systemem wspomagania kierowcy.



Wskaźniki

- Liczba pojazdów wyposażonych w system.
- Liczba przejazdów zarządzanych z wykorzystaniem nowego, inteligentnego systemu transportowego.
- Profile jazdy.
- Automatycznie identyfikowane anomalie.
- Elektroniczna realizacja zadania.



Wyniki

- Funkcja e-call dostępna w pojazdach wyposażonych w nowy system.
- Zdalne sterowanie pojazdami wyposażonymi w nowy system.
- Kwantyfikacja zużycia energii.
- Elektroniczna realizacja zadania.



Koszt

Od 10,000 do 25,000 EUR.

 Finansowanie

- Budżet Zespołu Ekologicznego Politechniki Turyńskiej.
- Budżet najbardziej zaangażowanego Wydziału (Ochrony Środowiska, Gospodarki Przestrzennej i Inżynierii Infrastruktury).
- Budżet Biura Informacji i Komunikacji, Politechnika Turyńska.

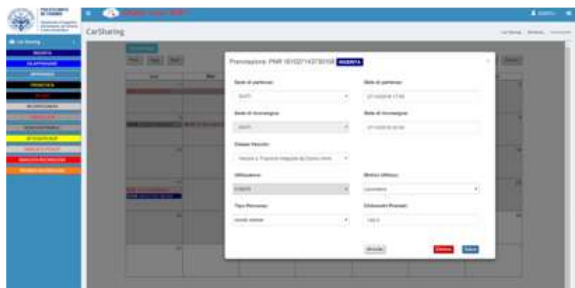


Ustalenia

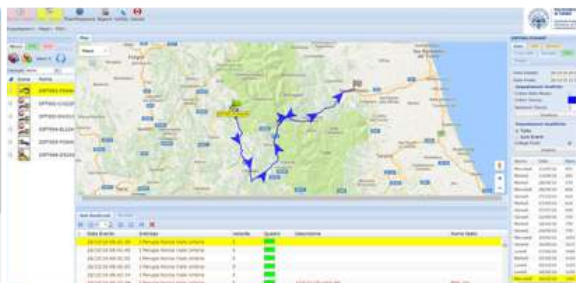
Dane dostępne do celów badawczych i analizy przejazdów.



Elementy graficzne



Rys. 1. Rezerwacja pojazdów: dostępna po uwierzytelnieniu z wykorzystaniem osobistych danych dostępowych Politechniki Turyńskiej i uzupełnienie online wniosku powiązanego z kalendarzem. W krótkim czasie po jego złożeniu system przypisuje najbardziej odpowiedni pojazd, powiadamiając o tym w wiadomości elektronicznej



Rys. 2. Na stronie internetowej system wyświetla szczegółową analizę wszystkich dotychczasowych przejazdów i ich odzwierciedlenie na mapie, wskazując główne punkty w stosownej tabeli



Linki

- http://www.politocomunica.polito.it/content/download/3748/23350/file/REPORT_LOW.pdf
- <https://goo.gl/dzJos5>



 Osoba do kontaktu

Bruno DALLA CHIARA
Menedżer ds. Mobilności (Politechniki Turyńskie)
bruno.dallachiar@polito.it

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 potrafili 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.



Koszt

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

Stacja ładowania pojazdów elektrycznych

2011



Uczelnia

Akademia Morska w Gdyni

Kraj

Polska

Lokalizacja

Centrum miasta



Wielkość

5,000-10,000



Struktura organizacyjna mobilności

Brak



Podsumowanie

Stacja ładowania pojazdów elektrycznych zlokalizowana jest na wewnętrznym parkingu Akademii Morskiej w Gdyni. Do stacji dostęp mają studenci i pracownicy posiadający zezwolenie na parkowanie. Głównym celem projektu było przeprowadzenie badań dotyczących ładowania pojazdów elektrycznych oraz promowanie ekologicznej komunikacji. Stację zbudowano w roku 2011 we współpracy z Katedrą Automatyki Okrętowej i kilkoma interesariuszami zewnętrznymi.



Cele

- Badania dotyczące pojazdów elektrycznych i zużycia energii.
- Budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych dostępnej dla pracowników i studentów Akademii Morskiej w Gdyni.
- Promocja ekologicznej komunikacji wśród pracowników, studentów i mieszkańców.
- Zachęcanie do korzystania z pojazdów elektrycznych zamiast samochodów spalinowych.
- Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń emitowanych przez inne środki transportu.



Interesariusze

- Dr inż. Andrzej Łebkowski.
- Akademia Morska w Gdyni.
- Katedra Automatyki Okrętowej.
- Instytut Elektrotechniki w Warszawie.
- ELTE GPS Sp. z o.o.
- Agencja Rozwoju Regionalnego MARR S.A.



Wstęp

Brak ogólnie dostępnej stacji ładowania jest głównym wyzwaniem dla rozwijającego się sektora pojazdów elektrycznych. Samochody elektryczne mają zasięg krótszy niż samochody z napędem spalinowym, wymagają zatem częstszego ładowania.



Opis

Wiele obszarów metropolitalnych rozpoczęło rozwój i budowę stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Jedną z takich stacji zbudowała Akademia Morska w Gdyni (we współpracy z partnerami) w 2011 roku. Znajduje się ona na parkingu uczelnianym przy ul. Morskiej 81/87.

Do bezpłatnego z niej korzystania uprawnieni są pracownicy i personel posiadający kartę parkingową.

Stację ładowania wyposażono w liczniki identyfikujące użytkowników.

Nowy typ akumulatorów jest w stanie ładować (gromadzić) energię poza godzinami szczytu (np. w nocy) i udostępniać ją w godzinach szczytu. Stacja ładowania jest nadal testowana, jest ona jednak w stanie obsłużyć nowoczesne systemy zasilające, np. akumulatory ołowiane i litowo-jonowe.



Wskaźniki

- Liczba samochodów ładowanych miesięcznie.
- Miesięczny pobór energii.



Wyniki

- Promocja ekologicznej komunikacji podczas konferencji, festiwali (Bałtycki Festiwal Nauki), wydarzeń uczelnianych (wystawy towarzyszące Dniom Otwartym Akademii Morskiej w Gdyni) i prac naukowych.
- Rozwój infrastruktury systemu ładowania pojazdów elektrycznych.
- Stacja ładowania wykorzystywana jest do ładowania uczelnianej floty pojazdów elektrycznych.

Stacja ładowania pojazdów elektrycznych

2011



Koszt

- Opłata serwisowa w wysokości 1000 EUR miesięcznie, 12000 EUR rocznie.
- Koszty energii elektrycznej uzależnione od zużycia.
- Koszty pokrywane przez p. Andrzeja Łebkowskiego.



Finansowanie

Stację ładowania zbudowano w ramach Programu Innowacyjna Gospodarka, Oś Priorytetowa 5: Dyfuzja innowacji, Działanie 5.1 Wspieranie rozwoju powiązań kooperacyjnych o znaczeniu ponadregionalnym. Koordynatorem projektu jest Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości.



Ustalenia

- Weryfikacja prawidłowego działania systemu identyfikacji użytkownika.
- Weryfikacja jakości wykonania.
- Weryfikacja faktycznego zużycia energii elektrycznej przez pojazdy.



Elementy graficzne



Rys. 1. Stacja ładowania pojazdów elektrycznych na parkingu Akademii Morskiej w Gdyni



Rys. 2. Promocja pojazdów elektrycznych podczas Bałtyckiego Festiwalu Nauki

Stacja ładowania pojazdów elektrycznych

2011



Rys. 3. Promocja pojazdów elektrycznych podczas Dni Otwartych Akademii Morskiej w Gdyni



Rys. 4. Promocja pojazdów elektrycznych podczas Baltyckiego Festiwalu Nauki



Linki

<http://ev.am.gdynia.pl/>



Osoba do kontaktu

Michał Kuzia
Akademia Morska w Gdyni
m.kuzia@wpit.am.gdynia.pl

Odzyskiwanie przestrzeni zajmowanej przez samochody dla zrównoważonych środków transportu

2015



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie (UAB)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Podmiejska. 20 km od Barcelony



Wielkość

40,000-50,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. mobilności



Podsumowanie

Uczelnia realizuje politykę związaną z zwiększeniem przestrzeni dedykowanej transportowi publicznemu, rowerzystom i pieszym, przy jednoczesnym ograniczeniu przestrzeni dostępnej dla samochodów.



Cele

Nadanie priorytetu niezmotoryzowanym formom transportu w redystrybucji przestrzeni kampusu.



Interesariusze

Obecnie niedostępne.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Odzyskiwanie przestrzeni zajmowanej przez samochody dla zrównoważonych środków transportu

2015



Opis

W ramach Planu Mobilności UAB promowane są środki transportu alternatywne do samochodu i bardziej racjonalne wykorzystanie samochodu. Wśród innych działań promocyjnych, sprawiedliwy podział zasobów, a bardziej konkretnie - przestrzeni, nabrał charakteru polityki referencyjnej, nadającej priorytet środkom transportu w zależności od ich przyjazności środowisku, efektywności i neutralności. W powyższym względzie celem polityki uczelni jest zapewnienie przestrzeni transportowi publicznemu, rowerzystom i pieszym, przy jednoczesnym, o ile to możliwe, dążeniu do ograniczenia przestrzeni dostępnej dla samochodów.

Powyższa sytuacja ma miejsce w przypadku terenów otaczających Calle Can Margans i Calle de l'Aberda w północnej części kampusu, gdzie nieograniczony dostęp samochodów i brak jakichkolwiek form kontroli, w połączeniu z niezdyscyplinowanym użytkowaniem, doprowadził do masowego zajmowania przestrzeni i ograniczonego dostępu dla pieszych, osób o ograniczonej mobilności i rowerzystów w bezpiecznych warunkach. Ograniczenie

dostępu pojazdów i reorganizacja przestrzeni uczyniła powyższe tereny bardziej atrakcyjnymi, przyjaznymi, bezpiecznymi i praktycznymi w odniesieniu do różnych realizowanych na nich działań.

Powyższe działanie oparto na szeregu strategii, których celem było:

- Ograniczenie natężenia ruchu i prędkości na drodze ograniczenia dostępu dla pojazdów prywatnych (za wyjątkiem pojazdów uprzywilejowanych, dostawczych i służb ratunkowych) poprzez montaż barierki kontrolnej.
- Reorganizacja przestrzeni miejskiej.
- Ograniczenie liczby miejsc na parkingach strzeżonych przy budynkach znajdujących się na tym obszarze.

Powyższe działanie wpisuje się w 6. kierunek strategiczny Planu Mobilności, związany z promocją bardziej racjonalnego wykorzystania samochodów prywatnych.



Wskaźniki

Przestrzeń przeznaczona dla rowerzystów, pieszych i na miejsca parkingowe.



Wyniki

Działanie powyższe pozwoliło na racjonalizację wykorzystania pojazdów prywatnych, poprawę bezpieczeństwa na tym obszarze, udoskonalenie procesu zarządzania towarami i usługami oraz zapewnienie większej przestrzeni pieszym i rowerzystom.



Koszt

90.000,00 EUR.



Finansowanie

Budżet UAB.

Odzyskiwanie przestrzeni zajmowanej przez samochody dla zrównoważonych środków transportu

2015

Ustalenia

Pomimo jednoznacznych argumentów za zrównoważeniem i bezpieczeństwem, ograniczanie "nabytych praw" kierowców zawsze spotyka się z oporem. Ograniczenie tego oporu w najszerszym możliwym zakresie oraz zagwarantowanie minimalnego poziomu akceptacji nowej sytuacji wymaga wcześniejszego poinformowania zainteresowanych stron, wykrycia ewentualnych nieoczekiwanych dysfunkcji, poszukiwania alternatywnych rozwiązań i negocjowania ich realizacji.

Elementy graficzne



Rys. 1. Przed i po zakończeniu realizacji projektu



Rys. 2. Przed i po zakończeniu realizacji projektu

Linki

<http://appbuses.accessibilitat-transports.uab.cat/>

Osoba do kontaktu

Rafael Requena
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

FESEDIT – Projekt promocji wspólnego użytkowania samochodów (car-sharing)

2011

 **Uczelnia**
Uniwersytet Girona (UdG)
Kraj
Hiszpania

Lokalizacja 
Miejska i podmiejska
Wielkość 
10,000-20,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Zielone Biuro

Podsumowanie

Inicjatywa FESEDIT to platforma wspólnego użytkowania samochodów, oparta na nowych technologiach.

Cele

- Wykorzystanie nowych technologii celem poprawy stanu środowiska i ograniczenia emisji gazów cieplarnianych.
- Uproszczenie mobilności osób i ograniczenie wykorzystania samochodów prywatnych poprzez wspólne użytkowanie samochodów.
- Promocja codziennego wspólnego użytkowania samochodów na krótkich odległościach.
- Wykorzystanie nowych technologii celem wyeliminowania niedogodności związanych z jazdą autostopem z punktu widzenia zaufania.
- Zapewnienie użytkownikom elastyczności i komfortu.
- Wspieranie lokalnej przedsiębiorczości.
- Stworzenie społecznej waluty, pozwalającej użytkownikom na bezpłatne przejazdy.
- Stworzenie sieci mobilności społecznej.
- Ograniczenie i optymalizacja kosztów ekonomicznych.
- Poznawanie nowych osób w otoczeniu, społeczności, wspieranie kontaktów z innymi społecznościami.
- Zapewnienie wiarygodności i zaufania użytkownikom będących członkami tej samej społeczności.
- Stworzenie fragmentu innowacyjnego projektu wspólnego użytkowania samochodów, pierwszego w Katalonii i Hiszpanii.
- Zapewnienie korzyści społecznych.

Interesariusze

Technologiczny spin-off projektu EASY INNOVA Uniwersytetu Girona.

Wstęp

Pilotażowy test e-autostopu w roku 2009 (grant z Ministerstwa Rozwoju), realizacja w roku 2011.

FESEDIT – Projekt promocji wspólnego użytkowania samochodów (car-sharing)

2011



Opis

Projekt obejmuje promocję kontaktów (za pośrednictwem aplikacji na telefon komórkowy i / lub przez Internet) między osobami z tej samej społeczności, podróżującymi po zbliżonych trasach, celem umożliwienia im wspólnych przejazdów. Jest to dynamiczny system, pozwalający na zgłaszanie zapytań w czasie rzeczywistym, wprowadzanie zmian w ostatniej chwili, a nawet śledzenie lokalizacji kierowcy lub pasażera z wykorzystaniem GPS.

Ponadto, realizuje on funkcję rutynowej oceny opartej na sztucznej inteligencji, pozwalającej na zapewnienie wiarygodności i bezpieczeństwa całego systemu.

Zrealizowano następujące działania:

- Działania w zakresie zarządzania i następnie: rezerwacja miejsc parkingowych, tworzenie statystyk, wskaźniki.
- Wewnętrzne działania promocyjne.
- Prezentacja na różnych forach.

Wykorzystano następujące narzędzia:

- Strona internetowa.
- Aplikacja na urządzenia mobilne.
- Zachęty w ramach systemu waluty społecznej, doceniającego "aktywa uśpione".
- Materiały komunikacyjne, np. ulotki, plakaty, lip dub, informacje prasowe, reklamy radiowe, sprawozdania w telewizji lokalnej, regionalnej i krajowej, klip promocyjny na YouTube, prezentacje, konferencje, etc.

Inicjatywę FESEDIT opracowało centrum EASY (członek sieci TECNIO) przy Uniwersytecie Girona, we współpracy z Zielonym Biurem Uniwersytetu.

Platformę wykorzystano również podczas specjalnych imprez, wymagających mobilizacji dużej liczby osób i udostępnienie funkcji edycji na stronach internetowych informujących o tych wydarzeniach.



Wskaźniki

Wskaźniki za lata 2015-2016 pokazują, iż społeczność Uniwersytetu Girona obejmuje 857 zarejestrowanych użytkowników realizujących wspólnie 2520 przejazdów, co oznacza oszczędności w zakresie emisji CO2 rzędu 14,8 ton.

FESEDIT – Projekt promocji wspólnego użytkowania samochodów (car-sharing)

2011



Wyniki

- Bardzo dobre przyjęcie usługi przez studentów, kadry akademickiej, administracyjnej i technicznej.
- Projekt zrealizowano również w innych społecznościach użytkowników: siedzibie Generalitat (rządu) Katalonii w Gironie (900 pracowników) i na innych uczelniach hiszpańskich (URV, UPC, UB, Uzar).
- Ograniczenie emisji CO₂ w porównaniu do innych środków transportu.
- Wsparcie ze strony Rady Miejskiej w Gironie, obejmujące włączenie inicjatywy do Miejskiego Planu Mobilności i zapewnienie miejsc parkingowych dla osób korzystających z tej usługi.



Koszt

- Realizacja usługi: 16 000 EUR.
- Koszt roczny: 2000 EUR aktualizacje i konserwacja.



Finansowanie

- Grant z Ministerstwa Rozwoju.
- Wewnętrzne środki Planu Świadomości Ekologicznej Uniwersytetu Girona.



Ustalenia

Platforma Fesedit pozwala na zrównoważoną reakcję na kwestie środowiskowe wynikające z ogólnie przyjętych nawyków transportowych poprzez ograniczenie emisji per capita. W aspekcie społecznym i gospodarczym, znaczne zwiększenie średniego obłożenia do 1,3 osób na pojazd prowadzi do ograniczenia kosztów przejazdu, przynosząc tym samym pozytywne korzyści ekonomiczne dla uczestników.

Niezależnie od powyższego, zgodnie z corocznym badaniem mobilności przeprowadzanym przez Uniwersytet Girona (2015), ze wspólnych przejazdów korzysta 11% społeczności uczelni, co odpowiada ok. 1650 osobom i blisko dwukrotności osób zarejestrowanych w Fesedit. Powyższe wskazuje na to, iż zachęta w postaci miejsca parkingowego oddalonego od kampusu o kilka minut nie skłania użytkowników do rejestracji na platformie (funkcja upoważniająca do parkowania w pobliżu ośrodków akademickich). Sytuacja ta oznacza, iż ogólnie przyjęcie nowego modelu mobilności, opartego na alternatywnym, wobec indywidualnego, wykorzystaniu prywatnego samochodu wymaga, aby realizacji inicjatywy zrównoważonej mobilności towarzyszyły ograniczone oczekiwania użytkowników w zakresie możliwości parkowania w miejscach w pobliżu ośrodków akademickich.

FESEDIT – Projekt promocji wspólnego użytkowania samochodów (car-sharing)

2011



Elementy graficzne



Rys. 1. Zrzuty ekranu z aplikacji do wspólnych przejazdów



Linki

- <http://www.udg.edu/ov/>
- <http://mapsccloud.udg.edu/itinerarissaludables/>
- <http://www.udg.edu/tabid/20846/activitat=24>



Osoba do kontaktu

Pep Juandó
Zielone Biuro
oficinaverda@udg.edu

Projekt USALe

2012



Uczelnia

Uniwersytet w Salamance

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Miejska



Wielkość

30,000-40,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zielone Biuro



Podsumowanie

Zakup elektrycznych samochodów dostawczych do obsługi Uniwersytetu, uruchomienie sieci punktów ładowania.



Cele

- Włączenie mobilności elektrycznej w działania USAL.
- Promocja wykorzystania pojazdów elektrycznych na poziomie instytucjonalnym oraz jego wykorzystania jako modelu dla innych sektorów (administracji, przedsiębiorstw, osób fizycznych...).
- Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych generowanych przez Uniwersytet.
- Wspieranie ograniczenia zanieczyszczenia atmosferycznego i akustycznego na poziomie lokalnym.
- Wykorzystanie projektu jako przykładu i zasobu edukacyjnego dla społeczności uniwersyteckiej i społeczeństwa w ogóle.



Interesariusze

- IBERDROLA S.A.
- Lokalny Urząd ds. Energii Kastylia i Leon (EREN).



Wstęp

W ciągu ostatnich kilku dekad kwestie takie jak uzależnienie od zagranicznych dostaw energii, szczególnie wśród krajów europejskich, jak również ewidentne skutki zmian klimatu związane z emisją gazów cieplarnianych oraz rosnące obawy wszystkich grup społecznych doprowadziły do wdrożenia działań mających na celu racjonalne gospodarowanie zasobami i rozwój technologiczny jako alternatywy dla obecnych modeli energetycznych.

"USALe" (USAL electric) to realizowany przez Uniwersytet w Salamance (USAL) projekt opracowania, wdrożenia i zarządzania mobilnością elektryczną włączoną do codziennego użytku. (S.P. 8.2. Powszechna dostępność i mobilność między kampusami, szkoła "Studii Salamantini", Kampus Międzynarodowej Doskonałości).



Opis

W niniejszym kontekście Uniwersytet w Salamance wdrożył dwie pionierskie inicjatywy stanowiące odpowiedź na cele określone w przyjętej polityce środowiskowej w zakresie mobilności elektrycznej:

- Zakup floty 5 elektrycznych samochodów dostawczych dla poczty wewnętrznej (Sekretariat Generalny), eksploatacji i konserwacji (Dział Infrastruktury Technicznej) i do przewozu towarów i osób między kampusami "Salamanca Miasto" i "Villamayor de la Armuña" Uniwersytetu.
- Realizacja sieci ładowania pojazdów elektrycznych należących do Uniwersytetu w różnych kampusach celem zwiększenia dostępności dla prywatnych użytkowników w obrębie społeczności uniwersyteckiej.

W październiku 2012 roku oddano do eksploatacji pojazdy elektryczne sieci USAL; w czerwcu 2014 nastąpiło otwarcie sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych "USALe".

Działania opracowane celem realizacji powyższego projektu obejmowały:

- Studium wykonalności wdrożenia pojazdów elektrycznych na Uniwersytecie w Salamance. (2010).
- Zakup 5 elektrycznych samochodów dostawczych (Renault Kangoo Z.E.).
- Montaż punktów ładowania na parkingu "botanicznym" (Kampus Naukowy USAL).
- Szkolenie zaangażowanego personelu (kierowcy, menedżerowie, mechanicy, etc.).
- Dostawa pojazdów (październik 2012).

- Monitorowanie i kontrola z wykorzystaniem proponowanych wskaźników.
- Działania promocyjne i uświadamiające (udział lokalnych MSP, rozmowy, etc.).
- Projekt i montaż sieci ładowania pojazdów elektrycznych (sieć USALe).
- Inauguracja i otwarcie sieci USALe (czerwiec 2014).
- Montaż i oddanie do użytku sieci USALe (5 punktów ładowania pojazdów elektrycznych na 4 kampusach USAL).
- Badanie prywatnej korporacji samochodowej w społeczności uniwersyteckiej (projekt pilotażowy) i rozwój procedury zarządzania siecią USALe.



Wskaźniki

- Km / rok.
- Kg CO₂ / rok.
- Km / EUR.



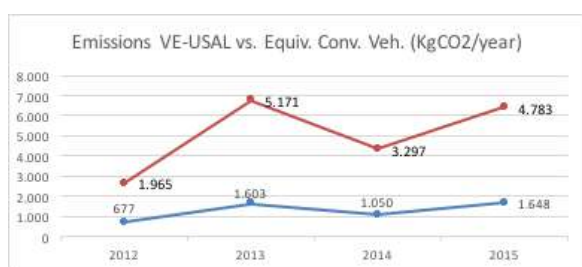
Wyniki

Wykorzystanie pojazdów elektrycznych uznano za bardziej przyjazne środowisku rozwiązanie nie tylko ze względu na zdecydowane ograniczenie zanieczyszczeń i hałasu emitowanych przez pojazdy z napędem spalinowymi, ale i również ze względu na wizerunek uczelni. Oczekuje się, iż rozpowszechnienie szacunku dla środowiska i troski o nie przyczyni się do tego, iż za przykładem podążą inne instytucje i organizacje.

Dostępne obecnie na rynku pojazdy elektryczne uważa się za technicznie dopuszczalne do użytku miejskiego i podmiejskiego w zakresie do 100 km dziennie, przy autonomiczności pojazdów ograniczonej pojemnością akumulatorów. Pojazdy takie wymagają również kompatybilnych punktów ładowania.

Aktualny koszt tego rodzaju pojazdów jest znacznie wyższy od kosztu modeli konwencjonalnych, ich zakup może być jednak dotowany. Uwzględnić należy również koszt urządzeń do ładowania. Eksploatacja pojazdów elektrycznych uważana jest za bardziej opłacalną w przypadku odległości przekraczających 12000 km rocznie ze względu na konieczność dzierżawienia akumulatorów i koszty z tym związane. Opierając się na powyższym rocznym wykorzystaniu (12 000 km) stwierdzić można, iż pojazd elektryczny generuje oszczędności ze względu na różnicę między kosztem KWh napędu elektrycznego a kosztem KWh równoważnym kosztowi paliwa pojazdu konwencjonalnego. Ponadto, koszty utrzymania i opłaty związane z pojazdami elektrycznymi są około 50% niższe w porównaniu do pojazdów konwencjonalnych o podobnej charakterystyce.

Uzyskane wyniki wskazują na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych (skorygowanych do CO₂) o około 10 ton do roku 2015 w porównaniu do pojazdów konwencjonalnych (rys. 1). Ponadto, wyeliminowano 100% lokalnych emisji i hałasu, poprawiono również warunki pracy zainteresowanych kierowców.



Rys. 1. Faktyczna emisja generowana przez furgonetki elektryczne sieci USAL (kolor niebieski) w porównaniu z konwencjonalnymi pojazdami (kolor czerwony) (180 g CO₂ / km). W badanym okresie (lata 2012-2015) uzyskano oszczędności rzędu 10 238 kg CO₂.



Koszt

181.599,99 EUR.



Finansowanie

- Campus Międzynarodowego Programu Doskonałości.
- Finansowanie ze środków prywatnych (Iberdrola SA).



Ustalenia

Pojazd elektryczny stanowi doskonałe rozwiązanie jako pojazd do codziennego użytku miejskiego i podmiejskiego, w szczególności do przewozu towarów i osób między różnymi kampusami.

Do prawidłowego określenia parametrów i rentowności wdrożenia mobilności elektrycznej na uczelniach wyższych wymagane są szczegółowe badania. Pytania dotyczące cech geograficznych, potrzeb transportowych, częstotliwość przejazdów, codziennych i skumulowanych odległości mogą mieć kluczowe znaczenie przy podejmowaniu decyzji w sprawie różnych opcji dostępnych na rynku. Obliczając rentowność, uwzględnić należy również zapotrzebowanie na punkty ładowania oraz koszty wynajmu akumulatorów.



Elementy graficzne



Rys. 2. Furgonetki elektryczne i miejsca parkingowe dostosowane jako punkty ładowania na Uniwersytecie w Salamance



Rys. 3. Punkty ładowania pojazdów elektrycznych sieci USALe



Rys. 4. Logotyp projektu USALe



Linki

Obecnie niedostępne.



Osoba do kontaktu

Javier Carbonero Ciria
USAL Green Office
jcarbonero@usal.es

Kursy oszczędnej jazdy

2011



Uczelnia

Uniwersytet w Valladolid

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Miejska



Wielkość

20,000-30,000



Struktura organizacyjna mobilności

Biuro Jakości i Trwałości Środowiska



Podsumowanie

Różne praktyczne i bezpłatne kursy oszczędnej jazdy we współpracy z Regionalnym Urzędem ds. Energii, dla całej społeczności uniwersyteckiej, w tym wykładowców, personelu badawczego, technicznego i administracyjnego oraz studentów.



Cele

Kursy oszczędnej jazdy miały na celu ograniczenie zużycia energii związanego z wykorzystywaniem pojazdów prywatnych. Ich celem była również poprawa komfortu i bezpieczeństwa, ograniczenie kosztów utrzymania oraz emisji CO2 do atmosfery.



Interesariusze

EREN (Lokalny Urząd ds. Energii).



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Zastosowanie kilku prostych technik prowadzi do 15% oszczędności paliwa. W ujęciu ogólnym, kierowca pokonujący 15 000 km rocznie może zaoszczędzić około 200 euro. Oszczędna jazda prowadzi do poprawy komfortu i bezpieczeństwa, ponieważ polega na przewidywaniu wydarzeń na drodze, co z kolei prowadzi do ograniczenia zużycia paliwa, kosztów utrzymania i emisji CO₂ do atmosfery.

W zakresie powyższych kursów, ze szkołami jazdy specjalizującymi się w nauce oszczędnej jazdy podpisano umowy dotyczące zapewnienia instruktorów i pojazdów. Proces zarządzania zasobami ludzkimi realizowany był przez pracowników Biura Jakości i Trwałości Środowiska.

Każdy kurs realizowany był jednocześnie dla maksymalnie trzech kursantów przez jednego wyspecjalizowanego instruktora i miał następującą strukturę:

1. Prezentacja kursu. (Przybliżony czas 5-10 minut)
2. Pierwszy przejazd po torze we własnym stylu. Każdy kursant jeździł po ustalonym torze przez około 20 minut; w tym czasie rejestrowano parametry dotyczące prędkości i zużycia paliwa.
3. Zajęcia teoretyczne wyjaśniające podstawowe pojęcia oszczędnej jazdy. Przybliżony czas trwania 90 minut.
4. Przejazd demonstracyjny po torze: Instruktor przejeżdża tę samą trasę, wyjaśniając koncepcję, pozwalając tym samym kursantom na uzyskanie praktycznego doświadczenia. Przybliżony czas trwania 20 minut.
5. Drugi przejazd po torze oszczędnej jazdy: Po przeszkoleniu każdy kursant pokonuje ten sam tor. Rejestrowane są parametry identyczne jak rejestrowane wstępnie. Czas przejazdu dla każdego kursanta: 20 minut.
6. Analiza wyników i wniosków (od 15 do 40 minut). Dane (indywidualne i ogólne) wprowadzane są do komputera, a wyniki pokrótce analizowane.



Wskaźniki

Liczba przeprowadzonych kursów, stopień zadowolenia.



Wyniki

Szeroka akceptacja, oferta w pełni wykorzystana. Kurs udostępniono 120 osobom na terenie kampusu w Valladolid i 20 osobom na terenie kampusu w Palencii. Kurs realizowano przez kilka kolejnych lat.



Koszt

10,000 EUR.



Finansowanie

EREN i Uniwersytet w Valladolid.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne



Rys. 1. Plakat wykorzystany do promocji kursów jazdy.



Linki

<http://www.uva.es/export/sites/uva/7.comunidaduniversitaria/7.09.oficinacalidadambiental/index.html>



Osoba do kontaktu

Eva Hernández and Cristina Cano
oficina.calidad.ambiental@uva.es

Zarządzanie flotą

2015



Uczelnia

Uniwersytet Oksfordzki

Kraj

Wielka Brytania

Lokalizacja

Miejska



Wielkość

35.000 osób (22.000 studentów + 13.000 pracowników)



Struktura organizacyjna mobilności

Menedżer ds. mobilności



Podsumowanie

Celem ograniczenia emisji dwutlenku węgla przez uczelnię flota jest stopniowo zastępowana pojazdami cechującymi się bardzo niską emisją szkodliwych substancji, o ile są one dostępne.



Cele

Zwiększenie liczby pojazdów o niższej emisji dwutlenku węgla we flocie Uniwersytetu.



Interesariusze

Wydziały uniwersyteckie.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

W ramach Strategii Transportu Uniwersytet wskazał, iż na flotę składa się około 70 motocykli, samochodów i lekkich pojazdów dostawczych możliwych do zastąpienia pojazdami hybrydowymi lub elektrycznymi w dłuższej perspektywie czasowej. Analiza wykorzystania obecnej floty umożliwiła identyfikację głównych miejsc pracy, codziennie przebytą odległość, nośność i wymagany efektywny zasięg, a także pojazdów o największym zakresie stopniowego zastąpienia pojazdami cechującymi się bardzo niską emisją szkodliwych substancji.

W chwili obecnej Uniwersytet zwiększa wykorzystanie pojazdów cechujących się bardzo niską emisją szkodliwych substancji (Ultra Low Emission Vehicles, ULEV) w ramach floty składającej się ze 148 pojazdów drogowych bieżących, udostępniając również swoje zasoby flotowe.



Wskaźniki

Liczba wykorzystywanych pojazdów typu ULEV.



Wyniki

- 10 wykorzystywanych pojazdów typu ULEV (wszystkie w pełni elektryczne).
- 7% wykorzystywanej floty drogowej to zeroemisyjne pojazdy typu ULEV.



Koszt

W zależności od pojazdu. Goupil G5 kosztuje około 30000 GBP.



Finansowanie

Finansowanie z funduszu Green Travel Fund (nominalny przychód z wnoszonych przez dojeżdżający personel opłat za parkowanie) oraz środków wydziałowych. Fundusz Green Travel Fund przeznacza rocznie około 45000 GBP na pomoc dla Wydziałów w zakresie konsolidacji i wymiany floty na pojazdy typu ULEV.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne



Rys. 1. Goupil G5 Electric Tipper



Linki

<http://www.admin.ox.ac.uk/estates/aboutus/managingtheestate/environmentalsustainabilitytravel/transportstrategy/>



Osoba do kontaktu

Adam Bows
adam.bows@admin.ox.ac.uk

Ograniczenie liczby kierowców podróżujących w pojedynkę i wykorzystania pojazdów z napędem spalinowym



Uczelnia

Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (UCLA)

Kraj

Stany Zjednoczone

Lokalizacja



-

Wielkość

>70,000



Struktura organizacyjna mobilności



UCLA Transportation to samodzielne przedsiębiorstwo pomocnicze

UCLA



Podsumowanie

UCLA Transportation dostrzega fakt, iż dojazdy samochodem czasami stanowią jedyne możliwe rozwiązanie dla naszych pracowników. Nawet jednak w takim wypadku istnieją możliwości uczynienia ich bardziej przyjaznymi dla środowiska.



Cele

Zachęcanie do wykorzystywania pojemności samochodu, zachęcanie do wykorzystywania pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.



Interesariusze

UCLA.



Wstęp

Jednoosobowe przejazdy na kampus tradycyjnie napędzanym samochodem zwiększają zanieczyszczenie komunikacyjne i poziomy emisji dwutlenku węgla powodowane przez uczelnię. Los Angeles zajmuje w Stanach Zjednoczonych pierwsze miejsce w zakresie zanieczyszczenia i złej jakości powietrza. UCLA prowadzi działania mające na celu ograniczenie ruchu i poprawę jakości lokalnego powietrza.



Ograniczenie liczby kierowców podróżujących w pojedynkę i wykorzystania pojazdów z napędem spalinowym



Opis

Celem zachęcenia do współdzielenia pojazdów, osobom wykazującym gotowość do wspólnych przejazdów do pracy lub szkoły oferuje się zniżkowe karty parkingowe.

Zapewnienie infrastruktury do bezpłatnego ładowania pojazdów z alternatywnym napędem jest również sposobem na zachęcenie do korzystania z tego rodzaju pojazdów.



Wskaźniki

Podział zadań przewozowych .

Ograniczenie liczby kierowców podróżujących w pojedynkę i wykorzystania pojazdów z napędem spalinowym



Wyniki

53% przejazdów jednoosobowych i ponad 1% pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.



Koszt

Obecnie niedostępne.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

Obecnie niedostępne.



Osoba do kontaktu

UCLA Transportation
transportation@ts.ucla.edu

Transport multimodalny

2015



Uczelnia

Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (UCLA)

Kraj

Stany Zjednoczone

Lokalizacja

Los Angeles, Kalifornia



Wielkość

>70,000



Struktura organizacyjna mobilności

UCLA Transportation to samodzielne przedsiębiorstwo pomocnicze UCLA



Podsumowanie

UCLA promuje różne rodzaje transportu celem edukowania i wspierania społeczności kampusu w zakresie wykorzystania alternatywnych dla samochodu prywatnego form przemieszczania się do, z i na terenie kampusu.

W przypadku braku możliwości wykorzystania jednej z nich możliwe jest jednocześnie wykorzystanie kilku z nich.



Cele

Informowanie i zachęcanie społeczności kampusu do wykorzystywania różnych rodzajów transportu w zakresie określonych przejazdów w przypadkach, w których wykorzystanie tylko jednego rodzaju nie jest ekologiczne lub efektywne; celem ostatecznym jest zwiększenie wykorzystania środków transportu alternatywnych dla samochodu.



Interesariusze

UCLA.



Wstęp

Przy licznych opcjach alternatywnego transportu, a jednocześnie ich promocji ze strony UCLA Transportation, wykorzystanie dwóch lub więcej z nich do dojazdów do i z kampusu jest osiągalne i realizowane przez wielu pracowników uczelni.



Opis

Istnieje kilka opcji wykorzystania transportu intermodalnego do dojazdów do i z kampusu. Dla przykładu, dojeżdżający mogą rowerem dojechać na przystanek autobusowy, pozostawić rower na dostępnym stojaku, a autobusem dojechać do kampusu; mogą oni również linią kolejową expo lub fioletową linią metra udać się do zachodniej części Los Angeles, a pozostałą odległość pokonać autobusem.

UCLA stara się ustalić, które nowe technologie i modele cenowe dotyczące parkowania zapewniają klientom większą elastyczność w korzystaniu z wielu środków transportu, zachęcając ich tym samym do częstszego korzystania z transportu zrównoważonego, a jednocześnie, w razie konieczności, pozwalając na wykorzystanie samochodu.

Postępy w dziedzinie technologii parkowania przyniosły możliwość zaprojektowania i wdrożenia systemu parkowania lepiej spełniającego indywidualne potrzeby naszych klientów, usprawniającego parkowanie i ograniczającego emisję gazów cieplarnianych.

Istniejący program Bruin Commuter Park oferuje osobom korzystającym z alternatywnych form transportu 50% zniżki na dzienne opłaty parkingowe, co motywuje do korzystania z programu alternatywnego transportu, a elastyczne opcje parkingowe dodatkowo podnoszą poziom obsługi tej grupy klientów.



Wskaźniki

Podział zadań przewozowych.



Wyniki

47% pracowników korzystających ze środków transportu alternatywnych dla samochodu.



Koszt

Obecnie niedostępne.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

Dojeżdżający poszukują elastycznych opcji.



Elementy graficzne



Rys. 1. Stojak na rowery na przystanku autobusowym



Linki

<http://beagreencommuter.com/>



Osoba do kontaktu

Renee Fortier, Executive Director of UCLA
Transportation

Kształcenie w zakresie zarządzania mobilnością na Politechnice Krakowskiej

2010

 **Uczelnia**
Politechnika Krakowska
Kraj
Polska

Lokalizacja 
Centrum miasta

Wielkość 
10,000-20,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Brak

Podsumowanie

Politechnika Krakowska oferuje studentom kierunków Transport i Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Inżynierii Lądowej przedmioty związane z zarządzaniem mobilnością. Studenci mają możliwość napisania pracy inżynierskiej lub magisterskiej na temat zagadnień związanych z zarządzaniem mobilnością, mogą oni również dołączyć do Koła Naukowego Systemów Komunikacyjnych, zajmującego się problemami transportowymi.

Katedra Systemów Transportowych, we współpracy ze Kołem Naukowym Systemów Komunikacyjnych, organizuje warsztaty pozwalające studentom na pracę nad rzeczywistymi problemami, np. obsługą transportową podczas Światowych Dni Młodzieży 2016 w Krakowie lub rekonstrukcją głównych ulic w mieście. W warsztatach zawsze udział biorą przedstawiciele organów transportowych, operatorów transportu i innych podmiotów, zapewniając studentom profesjonalne wsparcie, a jednocześnie korzystając z możliwości zapoznania się z ich innowacyjnymi pomysłami.

Cele

- Uzyskanie szerszej wiedzy o aktualnych problemach transportu miejskiego i ich rozwiązaniach.
- Uzyskanie doświadczenia i praktyki w zakresie rozwiązywania rzeczywistych problemów transportowych z pomocą specjalistów ds. transportu.

Interesariusze

- Studenci kierunku Transport i Gospodarka Przestrzenna na Wydziale Inżynierii Lądowej.
- Lokalne i regionalne władze transportowe i inne podmioty transportowe.

Wstęp

Obecnie niedostępne.



Opis

Edukacja w zakresie zarządzania mobilnością na Politechnice Krakowskiej prowadzona jest na kilka różnych sposobów:

1. Od roku 2010 Politechnika Krakowska oferuje przedmioty dotyczące zarządzania mobilnością, skierowane do studentów kierunku Transport, a od roku 2015 do studentów Gospodarki Przestrzennej na Wydziale Inżynierii Lądowej. Program obejmuje następujące elementy:

- Aktualne problemy transportowe.
- Geneza zarządzania mobilnością.
- Charakterystyka i przykłady działań "miękkich".
- Charakterystyka i przykłady działań "twardych".
- Integracja transportu i planowania przestrzennego.
- Plany mobilności dla generatorów ruchu, np. miejsc pracy, szkół, centrów handlowych, etc.

W ramach przedmiotowych działań praktycznych studenci zobowiązani są do opracowania planu mobilności dla wybranego generatora ruchu. Projekt obejmuje szczegółowy opis obiektu, w tym problemów transportowych, inwentaryzację połączeń transportowych i analizę dostępności obiektów różnymi środkami transportu, jak również proponowane działania mające na celu wywołanie zmian w zachowaniach komunikacyjnych oraz sugerowane wskaźniki oceny realizacji proponowanych działań.

Ponadto, studenci biorą udział w specjalnych warsztatach symulacyjnych, wstępując w rolę przedstawicieli różnych interesariuszy (lokalnych społeczności, organów transportowych, operatorów transportu, stowarzyszeń ekologicznych, lokalnych sprzedawców, etc.) celem wypracowania kompromisu w sprawie przyszłych rozwiązań transportowych proponowanych w odniesieniu do wybranego obszaru. W powyższy sposób mogą oni dowiedzieć się, co jest istotne dla określonych interesariuszy i w jaki sposób kierować procesem udziału społeczeństwa.

Studenci mają możliwość napisania pracy inżynierskiej lub magisterskiej w oparciu o wiedzę zdobytą w czasie pracy nad rzeczywistymi problemami transportowymi.

Przedmioty prowadzone są przez pracowników Katedry Systemów Transportowych.

2. Kilka lat temu powołane zostało Koło Naukowe Systemów Komunikacyjnych celem zbliżenia studentów zainteresowanych

kwestiami transportu i pragnących zajmować się problemami transportowymi w wolnym czasie, poza zajęciami.

Studenci spotykają się każdego miesiąca, a na początku każdego semestru planują oni działania na nadchodzące miesiące. Zawsze zajmują się rzeczywistymi problemami. Czasami są one związane z obserwacjami poczynionymi przez studentów w zakresie działań, które nie funkcjonują właściwie, czasami prace zlecane są przez jednostki miejskie w Krakowie lub przez firmy prywatne (np. pomiary ruchu rowerowego, plan mobilności).

W roku akademickim 2016 / 2017 do Koła należało 64 członków podzielonych na kilka sekcji zajmujących się zarządzaniem mobilnością, planowaniem przestrzennym, transportem publicznym, ruchem rowerowym czy też kwestiami dotyczącymi parkowania.

Na koniec każdego semestru prezentowane są projekty podjęte przez każdą konkretną sekcję. Studenci opracowują również indywidualne raporty dotyczące zrealizowanych prac. Od czasu do czasu przedstawiciele operatorów transportu lub władz transportowych, jak również wszelkie inne zainteresowane strony zapraszane są do udziału w prezentacjach studentów i bezpośredniego zapoznania się z ich pracą, wynikami i innowacyjnymi pomysłami. Niektóre projekty dotyczyły działań, jakie należy wdrożyć na terenie uczelni celem zwiększenia jej przyjazności dla pieszych.

Każdego roku Koło organizuje krajową konferencję Studenckich Kół Naukowych, studenci pisują również artykuły na temat swojej pracy, publikują je w różnych czasopismach i prezentują na konferencjach krajowych i międzynarodowych.

Koło otrzymuje wsparcie i fachową pomoc od pracowników Katedry Systemów Transportowych.

3. Od 2015 roku Katedra Systemów Transportowych wraz z wyżej opisanym Kołem Naukowym organizuje warsztaty dla studentów z różnymi interesariuszami (dwu-czterodniowe warsztaty poza Krakowem). Studenci zajmują się prawdziwymi i poważnymi problemami, a ich zadaniem jest znalezienie najlepszych rozwiązań. Eksperti, nie tylko z sektora transportowego, biorą udział w powyższych warsztatach, dzieląc się swoimi doświadczeniami i wspierając studentów w realizowanych przez nich projektach. Wyniki prac studentów są następnie prezentowane władzom regionalnym lub lokalnym, lub innym podmiotom decyzyjnym.

Warto wspomnieć, iż jeden z warsztatów okazał się bardzo udany i szeroko dyskutowany w lokalnych

mediach. Studenci i specjaliści z wielu dziedzin (nie tylko transportu, ale również z Policji, Straży Pożarnej, instytucji kościelnych, etc.) zajmowali się złożonym problemem obsługi transportowej podczas Świątowych Dni Młodzieży, które miały miejsce w Krakowie latem 2016 r. Warsztat zorganizowano 6 miesięcy przed wydarzeniem ze względu na jego zakres; podczas Świątowych Dni Młodzieży Kraków odwiedziło dwukrotnie więcej osób niż wynosi liczba jego mieszkańców! Zarządzanie transportem stanowiło prawdziwe wyzwanie; punkty widzenia i wyniki prac studentów przedstawione zostały Wojewodzie, dając podstawy do organizacji obsługi transportowej na czas wydarzenia. W powyższy sposób studenci mogli uczestniczyć w procesie planowania i uczyć się od specjalistów.

Ogółem, w okresie od jesieni 2015 roku do końca 2016 zorganizowano 4 warsztaty. Wszystkie 4 dotyczyły rzeczywistych problemów transportowych występujących w mieście, niektóre z nich zorganizowano na wniosek Gminy Miejskiej Kraków.



Wskaźniki

- Liczba studentów, którzy wzięli udział w zajęciach dotyczących zarządzania mobilnością.
- Liczba zorganizowanych warsztatów.
- Liczba studentów, którzy wzięli udział w warsztatach.
- Liczba studentów wchodzących w skład Koła Naukowego Systemów Komunikacyjnych.



Wyniki

- Od roku 2010 ok. 150 studentów transportu, a od roku 2015 ok. 70 studentów gospodarki przestrzennej wzięło udział w zajęciach dotyczących zarządzania mobilnością.
- Do końca 2016 roku zorganizowano 4 warsztaty tematyczne. Ogółem, we wszystkich warsztatach uczestniczyło ok. 200 studentów.
- Liczba studentów wchodzących w skład Koła Naukowego Systemów Komunikacyjnych rośnie z roku na rok. W roku akademickim 2016 / 2017 do Koła należało 64 członków (48 z nich bierze bardzo aktywny udział w działaniach Koła).



Koszt

Koszty związane z organizacją warsztatów:

- Wynajem pomieszczeń.
- Zakwaterowanie (wyłącznie w przypadku organizacji warsztatów poza miastem).
- Catering.
- Koszt materiałów: papier, mapy, ołówki itp.



Finansowanie

- Zajęcia dotyczące zarządzania mobilnością są częścią programu edukacyjnego uczelni.
- Koszty związane z warsztatami są częściowo pokrywane z funduszu uczelni, a częściowo, w zależności od tematu warsztatów, przez władze gminy lub władze transportowe zainteresowane wynikami warsztatów.



Ustalenia

- Najlepszym sposobem uczenia się, podnoszenia świadomości i zwiększania zaangażowania nie jest wyłącznie słuchanie wykładów i oglądanie ich prezentacji, ale również działania dotyczące rzeczywistych problemów, np. konceptualizacja planu mobilności dla wybranego generatora ruchu;
- Wspaniałą okazją dla studentów do poznania skutków publicznego zaangażowania jest zaproszenie ich do odegrania roli różnych interesariuszy celem poznania zagadnień istotnych dla poszczególnych grup oraz możliwości osiągnięcia kompromisu;
- Efektywność kształcenia specjalistów ds. transportu osiągnąć można poprzez zapewnienie bogatej oferty edukacyjnej, składającej się nie tylko z kursów obowiązkowych, ale i również oferującej ciekawe, alternatywne formy spędzania wolnego czasu, np. warsztaty lub praca w kołach naukowych, choć wymagają one również ogromnych nakładów pracy ze strony wykładowców;
- Znalezienie rozwiązania problemu poprzez obserwację specjalistów stanowi świetną okazję do nauki, dlatego bardzo ważne jest, aby zapewnić studentom możliwość współpracy z ekspertami w zakresie wspólnych projektów;
- Organizowanie kilkudniowych warsztatów poza terenem uczelni, a nawet poza miastem, ma bardzo pozytywny wpływ. Po całym dniu pracy studenci mogą odpocząć, uprawiać sport lub porozmawiać z innymi studentami, co sprzyja integracji.



Elementy graficzne



Rys. 1. Uczestnicy warsztatów. Koło Naukowe Systemów Komunikacyjnych



Linki

Strona internetowa Koła Naukowego Systemów Komunikacyjnych.: <http://www.knsk.org/>
 Informacje na temat kierowanych do studentów warsztatów dotyczących obsługi transportowej Światowych Dni Młodzieży 2016 w Krakowie: <https://www.youtube.com/watch?v=jNSKm1C-Ahg>



Osoba do kontaktu

Katarzyna Nosal
 Cracow University of Technology
knosal@pk.edu.pl

Zrównoważony transport – od pomysłów do praktyki



Uczelnia

Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (UCLA)

Kraj

Stany Zjednoczone

Lokalizacja

Los Angeles, Kalifornia



Wielkość

>70,000



Struktura organizacyjna mobilności

UCLA Transportation to samodzielne przedsiębiorstwo pomocnicze UCLA



Podsumowanie

Zamiast po prostu planować i tworzyć politykę na rzecz zrównoważonego transportu, Uniwersytet działa na rzecz edukacji społeczności kampusu w zakresie zrównoważonego transportu, tworząc jednocześnie kulturę świadomości i wsparcia dla powyższego.



Cele

Stworzenie kultury zrównoważonego transportu na terenie kampusu, zapewnienie możliwości zaangażowania studentów w projekty zrównoważonego transportu przynoszące korzyści uczelni i wzbogacające doświadczenia edukacyjne studentów, określenie możliwości współpracy z wydziałami uczelni.



Interesariusze

UCLA.



Wstęp

Jako siła napędowa działań edukacyjnych i badawczych, jednostka UCLA Transportation prowadzi działania mające na celu wykorzystanie różnych zasobów Uniwersytetu Kalifornijskiego celem stworzenia świadomej środowiskowo społeczności kampusu w odniesieniu do wyboru środka transportu.



Zrównoważony transport – od pomysłów do praktyki



Opis

- Podniesienie świadomości zagadnień transportowych, stymulowanie dyskusji i rozpowszechnianie informacji wśród całej społeczności UCLA.
- Angażowanie społeczności kampusu w dyskusje transportowe za pośrednictwem Internetu, blogów i mediów społecznościowych.
- Wpajanie studentom zrozumienia zrównoważonego transportu, które pozostanie z nimi przez całe życie i ustanawiać będzie precedensy dla ich własnych zachowań.
- Sponsorowanie stosownych projektów absolwenckich dla klientów.
- Współpraca z Programem Edukacji dla Zrównoważonego Życia i angażowanie studenckich Zespołów Badawczych w realizację projektów dotyczących zrównoważonego transportu.
- Współpraca z różnymi innymi grupami studenckimi w kampusie we wszelkich sprawach związanych z transportem, zachęcanie do podejmowania działań wspierających.
- Wykorzystanie talentów wykładowców i pracowników UCLA w dalszej realizacji inicjatyw dotyczących zrównoważonego transportu oraz celów Wydziału.
- Współpraca z grupami studenckimi i studenckimi źródłami finansowania celem dopasowania posiadanych przez nie zasobów do inicjatyw dotyczących zrównoważonego transportu.



Wskaźniki

Liczba projektów studenckich rocznie.



Wyniki

Obecnie niedostępne.



Koszt

Obecnie niedostępne.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

Obecnie niedostępne.



Osoba do kontaktu

Obecnie niedostępne.

Opracowanie programu nauczania ekologicznej mobilności miejskiej na Uniwersytecie w Koprivnicy

 **Uczelnia**
Uniwersytet w Koprivnicy
Kraj
Chorwacja

Lokalizacja 

Wielkość 
>70,000

Struktura organizacyjna mobilności 

Podsumowanie

Uniwersytet w Koprivnicy jest pierwszą placówką edukacyjną w Europie Południowo-Wschodniej, oferującą program nauczania ekologicznej mobilności miejskiej. Program zachęca do współpracy transgranicznej w regionie i zapewnia solidne podstawy dla rozwoju planów zrównoważonej mobilności miejskiej w miastach regionu.

Cele

Główne cele działania obejmowały:

- Podkreślenie znaczenia ekologicznej mobilności miejskiej w mieście i szerszym regionie.
- Zaplanowanie uniwersyteckiego programu ekologicznej mobilności miejskiej.
- Zachęcanie do współpracy transgranicznej i wymiany wiedzy między miastami partnerskimi i innymi miastami.
- Promocja rozwoju planów zrównoważonej mobilności miejskiej w regionie.

Interesariusze

- Władze Koprivnicy.
- Uczelnie partnerskie.

Wstęp

Obecnie niedostępne.

Opracowanie programu nauczania ekologicznej mobilności miejskiej na Uniwersytecie w Koprivnicy



Opis

Celem nowego Uniwersytetu w Koprivnicy było pionierskie, wśród placówek edukacyjnych w Europie Południowo-Wschodniej, wdrożenie programów nauczania ekologicznej mobilności miejskiej. W ten sposób uczelnia mogła zaoferować możliwość kształcenia nowej generacji specjalistów ds. transportu na tym obszarze geograficznym, udostępniając im nowy zestaw innowacyjnych technik i związanej z nimi wiedzy mających przyczynić się do zmiany paradygmatu planowania transportu w całej UE i państw stowarzyszonych w regionie. Celem programu jest wspieranie współpracy transgranicznej i wymiany wiedzy między miastem Koprivnica a innymi miastami w regionie, jak również zapewnienie solidnych podstaw dla rozwoju planów zrównoważonej mobilności miejskiej w miastach regionu, dzięki opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Koprivnica. Powyższe przyczyni się do upowszechnienia koncepcji jako kluczowego elementu planowania i projektowania transportu w regionie.

Na etapie przygotowawczym wykonano następujące zadania:

- Nawiązanie współpracy z uczelniami partnerskimi w Lund, Lublanie, Zagrzebiu i wydziałem zamiejscowym Uniwersytetu w Veszprem w Nagykanizsa, Węgry, jak również uczelniami z miast partnerskich projektu DYN@MO: Politechniką w Aachen, Uniwersytetem Gdańskim i Uniwersytetem w Lund.
- Krótkie omówienie istniejących programów nauczania ekologicznej mobilności miejskiej w innych wybranych państwach członkowskich UE.
- Identyfikacja elementów najlepszych praktyk i analiza luk.

Na etapie realizacji wykonano następujące zadania:

- Opracowanie programu nauczania w języku angielskim – opracowanie koncepcji – szczegółowe opisy modułów, struktury programu, wyniki nauczania i metody oceny studentów – celem opracowania programu w pełni kompatybilnego z Europejskim Systemem Transferu Punktów i zgodnego z Procesem Bolońskim, z wykorzystaniem danych wejściowych z centrum kompetencji zajmującego się planem zrównoważonej mobilności miejskiej. W ramach powyższego działania nie opracowano żadnych materiałów dydaktycznych (ćwiczeń własnych, wizyt w terenie, notatek z wykładów i slajdów).
- Potencjalne informacje zwrotne od studentów i specjalistów na temat proponowanego programu i jego modyfikacja w świetle tych informacji. Program zbadano w ramach intensywnego kursu dla potencjalnych studentów studiów magisterskich.
- Walidacja programu w chorwackim systemie uczelni wyższych oczekuje na zatwierdzenie przez władze państwowe.



Wskaźniki

Obecnie niedostępne.



Wyniki

Wyniki wymierne:

- Powołana ekspercka rada doradcza
- Opracowany i sprawdzony program nauczania
- Wdrożony program nauczania

Oczekiwane rezultaty w perspektywie krótko- i średnioterminowej:

- Plan rozwoju programu nauczania
- Zbiór przykładów najlepszych praktyk
- Opracowana propozycja programu nauczania
- Sprawdzona i ewentualnie zmodyfikowana propozycja programu nauczania

Oczekiwane rezultaty w perspektywie średnio- i długoterminowej:

- Wdrożony program nauczania
- Tłumaczenie programu nauczania na język chorwacki
- Krajowa i regionalna promocja programu nauczania i uczelni



Koszt

Obecnie niedostępne.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

<http://civitas.eu/content/development-curriculum-clean-urban-mobility-university-koprivnica>



Osoba do kontaktu

Kristina Cvitic
kristina.cvitic@koprivnica.hr
Lider działania – miasto Koprivnica

Podróże służbowe – wypożyczalnie rowerów Oxonbike i inne działania

2015

 **Uczelnia**
Uniwersytet Oksfordzki
Kraj
Wielka Brytania

Lokalizacja 
Miejska

Wielkość 
30,000-40,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Menedżer ds. Mobilności

Podsumowanie

Uniwersytet poszukuje sposobów na ograniczenie emisji dwutlenku węgla pochodzących z podróży pracowników. W tym celu zapewnił połączenie swoich obiektów na terenie miasta poprzez wdrożenie systemu wypożyczalni rowerów Oxonbike i zrealizował inne działania.

Cele

Ograniczenie emisji dwutlenku węgla, zaspokojenie potrzeb w zakresie przejazdów służbowych pracowników.

Interesariusze

- Oxford University Hospitals NHS Foundation Trust.
- Oxford Health NHS Trust.
- Oxford Hourbike.

Wstęp

Obecnie niedostępne.



Podróże służbowe – wypożyczalnie rowerów Oxonbike i inne działania

2015



Opis

Uniwersytet inwestuje w system wypożyczalni rowerów Oxonbike i wprowadza rowery elektryczne na teren uczelni. Zwiększana jest również liczba miejsc parkingowych oraz rowerów wydziałowych, dostępnych do celów przejazdów służbowych. Elastyczne formy pracy, w tym skompresowane godziny pracy i praca zdalna (zgodnie z określonymi wymogami wydziałowymi), tele- i wideokonferencje pozwalają na uniknięcie przejazdów i umożliwiają personelowi "inteligentną" pracę.



Wskaźniki

Liczba wypożyczanych z Oxonbike rowerów, liczba miejsc postojowych dla rowerów, udział rowerów w podróżach.



Wyniki

- W listopadzie 2016 roku 11 344 wypożyczeń; od czerwca 2014 roku 2095 uczestników pokonało 37 279 mil na rowerach wypożyczonych z Oxonbike (styczeń 2017 – 640 wypożyczeń, z czego 33% to rowery elektryczne). Uniwersytet dołączył do programu w kwietniu 2015 roku.
- 4000 miejsc postojowych dla rowerów.
- Udział rowerów w podróżach na poziomie 30% (w przypadku przejazdów służbowych).



Koszt

- Oxonbike – 78 000 GBP ze środków Uniwersytetu.
- Oxonbike – 54 000 GBP od rządu.
- Oxonbike – 33 000 GBD od innych partnerów.



Finansowanie

Finansowanie z funduszu Green Travel Fund (nominalny przychód z wnoszonych przez dojeżdżający personel opłat za parkowanie).



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne



Rys. 1. Strona internetowa Oxonbike.



Linki

- <http://www.admin.ox.ac.uk/estates/aboutus/managingtheestate/environmentalsustainabilitytravel/transportstrategy/>
- <https://www.oxonbikes.co.uk/>



Osoba do kontaktu

Adam Bows
adam.bows@admin.ox.ac.uk

Alternatywne rozwiązania w zakresie czasu pracy



Uczelnia

Uniwersytet Kalifornijski w Los Angeles (UCLA)

Kraj

Stany Zjednoczone

Lokalizacja

Los Angeles, Kalifornia



Wielkość

>70,000



Struktura organizacyjna mobilności

UCLA Transportation to samodzielne przedsiębiorstwo pomocnicze UCLA



Podsumowanie

UCLA oferuje alternatywne rozwiązania w zakresie czasu pracy celem ograniczenia liczby przejazdów samochodem do kampusu.



Cele

Ograniczenie zatorów komunikacyjnych, emisji i zapotrzebowania na miejsca parkingowe na terenie kampusu i w jego okolicy.



Interesariusze

UCLA.



Wstęp

Tradycyjny, czterdziestogodzinny tydzień pracy w sposób naturalny przyczynia się do wykorzystania samochodów i towarzyszących mu negatywnych skutków zewnętrznych. Zapewnienie pracownikom możliwości mniej częstych przejazdów i / lub pracy zdalnej przyczyni się do ograniczenia wykorzystania samochodów i związanych z nim skutków zewnętrznych.



Alternatywne rozwiązania w zakresie czasu pracy



Opis

Niektóre wydziały oferować będą swoim pracownikom zatrudnienie w systemie 9/80 lub 10/40, co pozwoli im na wzięcie jednego dnia wolnego od pracy odpowiedni co jeden lub dwa tygodnie. Kilka wydziałów pod uwagę bierze również telepracę, czy też pracę zdalną, w wybrany dzień tygodnia.



Wskaźniki

Liczba osób pracująca w systemie telepracy oraz w oparciu o skompresowany tydzień pracy; podział zadań przewozowych.



Wyniki

Obecnie niedostępne.

Alternatywne rozwiązania w zakresie czasu pracy



Koszt

Obecnie niedostępne.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

Obecnie niedostępne.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

Obecnie niedostępne.



Osoba do kontaktu

Obecnie niedostępne.

Gromadzenie danych do celów Zintegrowanego Planu Mobilności na Politechnice Krakowskiej

2005

 **Uczelnia**
Politechnika Krakowska
Kraj
Polska

Lokalizacja 
Centrum miasta

Wielkość 
10,000-20,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Brak

Podsumowanie

Zintegrowany plan mobilności dla Politechniki Krakowskiej wdrożono w ramach projektu unijnego CiViTAS CARAVEL. Głównym celem planu mobilności była zmiana zachowań komunikacyjnych pracowników i studentów na rzecz zrównoważonej mobilności.

Pierwszym oraz ostatnim etapem realizacji planu mobilności było zgromadzenie danych na temat zachowań i preferencji komunikacyjnych. W tym zakresie wykonano:

- Badanie ex-ante (przed wdrożeniem planu mobilności).
- Badanie ex post (po wdrożeniu planu mobilności).

Cele

- Uzyskanie wiedzy na temat aktualnych zachowań i preferencji pracowników i studentów w zakresie mobilności.
- Uzyskanie wiedzy na temat warunków dojazdu do uczelni zrównoważonymi środkami mobilności.
- Uzyskanie wiedzy na temat wyników realizacji planu mobilności.

Interesariusze

- Władze Politechniki Krakowskiej.
- Studenci i pracownicy uczelni.

Wstęp

Politechnika Krakowska posiada kilka kampusów zlokalizowanych w różnych rejonach miasta, co oznacza, iż pracownicy i studenci generują dużą liczbę podróży, przemieszczając się między nimi. Duże zatłoczenie komunikacyjne odnotowano w pobliżu największego kampusu, znajdującego się przy ul. Warszawskiej w centrum miasta. Zatłoczenie stanowiło główną przyczynę strat czasu i obniżonej dostępności obszaru, mając również znaczny negatywny wpływ na środowisko.

Sytuacja ta jest wynikiem coraz większego dążenia do posiadania samochodu, zwłaszcza wśród młodych ludzi. Istniał problem związany z parkowaniem na terenie kampusu – zlokalizowany jest on w strefie ograniczonego parkowania, a dostęp do parkingu uniwersyteckiego był utrudniony ze względu na malejącą liczbę dostępnych miejsc parkingowych. Liczba miejsc parkingowych miała zostać dodatkowo ograniczona w wyniku budowy nowego budynku biblioteki, zaistniała więc potrzeba ograniczenia potrzeb parkingowych wśród pracowników i studentów uczelni.

Chodziło o zachęcenie ich do wyboru zrównoważonych środków transportu zamiast samochodów osobowych, ewentualnie do wspólnych nimi przejazdów. Dane do realizacji planu mobilności pozyskiwano zgodnie z opisem poniżej.

Gromadzenie danych do celów Zintegrowanego Planu Mobilności na Politechnice Krakowskiej

2005



Opis

Badanie ex-ante

Pierwszym etapem realizacji planu mobilności było zgromadzenie danych na temat zachowań i preferencji w zakresie mobilności. W roku 2006 przeprowadzono badanie stanu istniejącego. Ogółem, w badaniu wzięło udział 530 pracowników, 750 studentów studiów dziennych oraz 750 studentów studiów zaocznych. Dane na temat podziału zadań przewozowych i powodów wyboru danego środka transportu zgromadzono wraz z danymi dotyczącymi czynników zachęcających do korzystania z roweru, transportu publicznego i wspólnego korzystania z samochodów. Wyniki pokazały, iż członkowie społeczności uniwersyteckiej korzystają z transportu publicznego jako głównego środka transportu, jednocześnie jednak odsetek jednoosobowych przejazdów samochodem jest dość wysoki, w szczególności w przypadku pracowników i studentów studiów zaocznych. Z rowerów lub wspólnych przejazdów samochodem korzystała bardzo niewielka liczba osób.

Jednocześnie przeprowadzono inwentaryzację i analizę istniejących połączeń transportu publicznego oraz ich parametrów, liczby dostępnych miejsc parkingowych (rowerowych i samochodowych) oraz analizę kosztów podróży.

Wyniki badania i inwentaryzacji wykorzystano w kolejnym etapie realizacji planu mobilności do opracowania listy działań mogących stymulować zrównoważoną mobilność uczelnianą (np. baza danych systemu carpooling, działania związane z jazdą na rowerze, działania promocyjne, itp.).

Badanie ex-post

Ponadto, w roku 2008 przeprowadzono badanie ex-post mające na celu ocenę wyników realizacji planu mobilności. Ogółem, w badaniu wzięło udział 330 pracowników, 330 studentów studiów dziennych oraz 330 studentów studiów zaocznych. Wyniki badań przedstawiono w sekcji: WYNIKI.



Wskaźniki

Podział zadań przewozowych



Wyniki

Porównanie danych z roku 2006 i 2008 wskazuje, iż procent jednoosobowych przejazdów samochodem na uczelnię zmalał - z 45% do 41% w przypadku pracowników i z 50% do 30% w przypadku studentów zaocznych. Można to wytłumaczyć jako odejście od przejazdów jednoosobowych na rzecz wspólnego korzystania z samochodów. Wzrósł procentowy udział wspólnych przejazdów samochodem: z 1% do 5% w przypadku pracowników, z 0% do 7% w przypadku studentów dziennych oraz z 1% do 17% w przypadku studentów zaocznych.

Liczba pracowników dojeżdżających na uczelnię rowerem wzrosła dwukrotnie. Wyniki badania nie dowiodły wzrostu liczby studentów korzystających z roweru, ale prowadzone równoległe obserwacje wykazały, iż liczba studentów dojeżdżających na uczelnię rowerem jest znacznie wyższa niż przed wdrożeniem planu mobilności. Ze względu na wymogi projektu CiViTAS CARAVEL, badanie ex-post przeprowadzono w listopadzie (złe warunki pogodowe), co zdaniem zespołu projektowego może stanowić wyjaśnienie braku pozytywnych wyników dotyczących studentów korzystających z roweru.

Gromadzenie danych do celów Zintegrowanego Planu Mobilności na Politechnice Krakowskiej

2005



Koszt

Główne koszty zgromadzenia danych obejmowały:
koszty osobowe, koszty druku kwestionariusza
badań oraz zakupu map.



Finansowanie

Koszty pokryto ze środków projektu CiViTAS
CARAVEL.



Ustalenia

- Bardzo ważne jest, aby wybrać odpowiedni okres na przeprowadzenie badań (szczególnie w zakresie przejazdów rowerem). W przypadku braku możliwości przeprowadzenia badań wiosną lub jesienią, lub złych warunków pogodowych, uwzględnić należy pytania dotyczące zwyczajów użytkowników w "dobrych warunkach pogodowych".
- Materiały promocyjne mogą zwiększyć skuteczność badań (czasami, chcąc uzyskać informacje od uczestników, należy ich odpowiednio do tego zachęcić). Zaleca się również, aby rektor lub dziekan udzielił odpowiedniego wsparcia, obligując wszystkich pracowników do wypełnienia kwestionariusza, jak również umożliwiając przeprowadzenie badania wśród studentów w trakcie zajęć (zachęcając wykładowców do poświęcenia na powyższe 5-10 minut zajęć).
- Dobrym pomysłem jest również włączenie studentów do zespołu odpowiedzialnego za gromadzenie danych, np. do płatnego przetwarzania danych. Innym rozwiązaniem jest powierzenie zadania do rozwiązania (gromadzenie i analiza danych) w ramach pracy inżynierskiej/licencjackiej lub magisterskiej.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

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



Osoba do kontaktu

Katarzyna Nosal
Politechnika Krakowska
knosal@pk.edu.pl

Mobilność na kampusie. Badania i Nowe Technologie

2015



Uczelnia

Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Centrum miasta



Wielkość

40,000-50,000



Struktura organizacyjna mobilności

Zespół ds. mobilności



Podsumowanie

W ramach ostatniej edycji z roku 2015 tradycyjną metodologię kwestionariusza internetowego udoskonalono poprzez wprowadzenie pilotażowego badania opartego na wykorzystaniu nowych technologii monitorowania mobilności (znanego pod nazwą Campus Mobility), powiązanego z kwestionariuszem i dobrowolnego. Ochotnicy instalowali aplikacje na swoich smartfonach, a ich ruchy były monitorowane.



Cele

Uzupełnienie tradycyjnych badań o informacje, których w ramach samych tradycyjnych badań nie można było uzyskać.

Dla przykładu: wykorzystanie przestrzeni publicznej i zasobów w okresach różnych od tych, o które pytano; relacja mobilności pracowników / studentów do innych rodzajów mobilności; luka pomiędzy odpowiedziami (percepcja) a faktycznym wykorzystaniem; zrozumienie mobilności w odniesieniu do wcześniejszego wykorzystania innych form transportu celem uzyskania dostępu do dworców, itp.



Interesariusze

Dostawca usług transportowych na terenie kampusu.



Wstęp

Od roku 2011 UAB przeprowadza co dwa lata badanie nawyków w zakresie mobilności (EHMUAB), stanowiące podstawowe narzędzie monitorowania mobilności na terenie UAB.

Badanie podzielono na kilka części: cechy społeczności uniwersyteckiej, jej nawyki w zakresie mobilności (podział zadań przewozowych i czas podróży, rodzaj biletu na środki transportu publicznego, itd.).

Badanie obejmuje również dokonywaną przez użytkowników ocenę transportu oraz ich opinie na temat wybranych działań mogących przyczynić się do poprawy zrównoważonego dostępu do kampusu UAB.



Opis

Wyniki badań ułatwiają diagnozowanie niedostatków i projektowanie działań w ramach polityki UAB w zakresie mobilności i dostępności. Badanie pozwala na aktualizację obserwacji mobilności związanych z Planem Mobilności.

W zakresie zasobów materialnych podkreślić należy wprowadzane od roku 2009 zmiany metodyczne, z metody bezpośredniej do metody internetowej, pozwalające na uzyskanie oszczędności zarówno czasu, jak i zasobów, a jednocześnie uproszczenie działania i udoskonalenie procesu.

W edycji 2015, uzyskane dzięki zainstalowanej na smartfonach wolontariuszy aplikacji do monitorowania ich ruchu, wyniki pozwoliły na porównanie postrzeganych nawyków w zakresie mobilności, wynikających z odpowiedzi ankietowych, z nawykami faktycznymi, wynikającymi z zarejestrowanych przez aplikację pokonywanych tras, zapewniając tym samym większą dokładność badań dotyczących nawyków społeczności UAB w zakresie mobilności.

Opracowano następujące zadania:

- Projekt ankiety.
- Programowanie narzędzia do badań internetowych.
- Gromadzenie danych.
- Przetwarzanie i interpretacja danych.
- Publikacja wyników.



Wskaźniki

- Dane dotyczące udziału w każdej edycji.
- Liczba wolontariuszy uczestniczących w projekcie związanym z nowymi technologiami monitorowania mobilności w roku 2015.



Wyniki

W projekcie brało udział średnio 5000 osób, co stanowi wystarczającą liczbę do reprezentatywnej prezentacji mobilności na uczelni.

W realizowanym w roku 2015 projekcie dotyczącym nowych technologii monitorowania mobilności wzięło udział 240 wolontariuszy.



Koszt

Od 0 do 10 000 EUR.



Finansowanie

Budżet UAB i podmiotów prywatnych związanych z nagrodami za propagowanie udziału w projekcie.



Ustalenia

- Mówi się, że odpowiedzi na pytania ankietowe nieznacznie odbiegają od rzeczywistego wykorzystania różnych środków transportu, ponieważ w niektórych przypadkach są one uzależnione od tego, co uważane jest za najbardziej poprawną odpowiedź, w innych zaś ma na nie wpływ własna percepcja kosztów i czasu.
- Wdrożenie „śledzenia” użytkowników jest zagadnieniem wstępnym i powoduje odrzucenie wynikające z kwestii prywatności. Z tego powodu konieczne jest, aby wyraźnie powiązać projekt z przepisami o ochronie danych osobowych i jasno określić zakres przetwarzania danych osobowych oraz ich wyłączone przeznaczenie do tego celu.
- Dostępne technologie są nieustannie doskonałe celem zminimalizowania negatywnych skutków zużycia baterii i wykorzystania danych.



Elementy graficzne



Rys. 1. Mapa trasy uzyskana dzięki aplikacji "Campus Mobility".



Linki

<http://www.uab.cat/web/inicio-1273127135815.html>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena
Menedżer UAB ds. Mobilności
rafael.requena@uab.cat

C-Force: Rowerowa Kampania Współtworzenia

2016

 **Uczelnia**
Uniwersytet w Gandawie
Kraj
Belgia

Lokalizacja 
Centrum miasta
Wielkość 
40,000-50,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Zespół lub menedżer ds. mobilności

Podsumowanie

Kampania C-Force to inicjatywa podjęta dla i przez studentów celem zachęcenia do szerszego wykorzystania rowerów i promowania zrównoważonej mobilności do i z kampusu uniwersyteckiego. Po pierwsze, powyższy cel pragniemy osiągnąć, stymulując zewnętrzną motywację studentów przez stworzenie konkurencji, powiązanie kampanii z celami charytatywnymi, nagradzanie studentów etc. Po drugie, wyzwolić pragniemy ich wewnętrzną motywację, koncentrując się na korzyściach społeczno-ekonomicznych i zdrowotnych.

Kampania podjęta zostanie w kwietniu 2017 roku; w tym samym czasie władze lokalne wdrożą nowy plan mobilności i organizacji ruchu drogowego, zgodnie z którym parkowanie będzie droższe, a który stanowić będzie jedno z podejmowanych działań. Podejmując powyższą pozytywną kampanię, jednocześnie dążyć będziemy do zastosowania metody kija i marchewki. Kampania jest wynikiem projektu intensywnego zaangażowania, który wdrożono w roku 2016 i który kontynuowany będzie do czasu jego oceny na koniec roku 2017.

Cele

- Zmiany w podziale zadań przewozowych.
- Ograniczenie liczby samochodów przyjeżdżających na kampusy.
- Informowanie studentów i podniesienie świadomości.
- Optymalizacja zarządzania mobilnością na uczelni.
- Poprawa dostępności rowerem i transportem publicznym.
- Stworzenie efektywnego systemu multimodalnego.
- Poprawa bezpieczeństwa.

Interesariusze

- Uniwersytet w Gandawie.
- Władze samorządowe Gandawy.
- TreinTramBus (organizacja pozarządowa).
- Lokalni sprzedawcy rowerów.
- Studenci.
- Organizacje studenckie.
- Organizacje charytatywne.
- Open Knowledge Belgia.



Wstęp

Zamiarem jest doprowadzenie do zmian w podziale zadań przewozowych i ograniczenie liczby samochodów przyjeżdżających na kampusy. Powyższe ma szereg oczywistych zalet ekologicznych. Prowadzi do ograniczenia napotykanego przez mieszkańców problemów związanych z ruchem drogowym i zapotrzebowania na miejsca parkingowe... Powyższy cel chcemy osiągnąć poprzez informowanie studentów o różnych, alternatywnych formach transportu, jak również poprzez wdrożenie atrakcyjnej kampanii opracowanej przez studentów dla studentów.

Chcemy również wspierać Uniwersytet w Gandawie w optymalizacji zarządzania mobilnością i podejmowaniu działań towarzyszących, mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa i atrakcyjności dojazdów na teren kampusu rowerem i komunikacją miejską. Kampanią powyższą pragniemy przyczynić się do ogólnej poprawy dostępności Gandawy.

Powyższy projekt ma również cel społeczny: lepszy i bardziej efektywny system transportowy, zapewniający również, iż studenci nieposiadający własnego samochodu (np. ze względu na brak środków finansowych) docierać będą do miejsca docelowego bez większych strat czasowych.



Opis

Rozpocniemy "konkurs rowerowy": Trzech studentów stworzyło aplikację monitorującą ruch studentów poruszających się na rowerze. Aplikacja mierzy liczbę kilometrów pokonanych na rowerze, a studenci gandawskiej uczelni mogą ze sobą konkurować w tym zakresie. O sponsoring zwrócono się do różnych firm. Im więcej kilometrów studenci przejadą na rowerze, tym więcej zyskają. Pozyskane środki pieniężne przekazywane są na cele charytatywne.

Do udziału zaproszone zostaną organizacje studenckie. Zwycięskie zespoły otrzymają atrakcyjne nagrody (bilety kolejowe, bilety do kina, nowy rower itp...).

Chcemy także poprawić bezpieczeństwo: po pierwsze, poprzez nowe technologie i wymianę informacji chcemy zachęcić studentów do korzystania z najbezpieczniejszych tras prowadzących do kampusu, tj. wskazując najbezpieczniejsze i najbardziej komfortowe trasy rowerowe w wykorzystywanej przez nich aplikacji oraz na stronie internetowej Uniwersytetu w Gandawie. Po drugie, wskazując podczas warsztatów dla studentów na najbardziej niebezpieczne dla rowerzystów miejsca w Gandawie. Powyższe "czarne punkty" zostaną udokumentowane, a dokumentacja przekazana władzom lokalnym oraz pozostałym interesariuszom celem umożliwienia im podjęcia

próby poprawy sytuacji. Po trzecie, studentów zachęcać się będzie do "bycia widocznymi" i włączania świateł podczas jazdy etc.

W roku 2016 przeprowadzono następujące działania:

- Dwa interaktywne warsztaty ze studentami. Jeden z nich skoncentrowano na najbardziej niebezpiecznych punktach rowerowych w Gandawie, drugi natomiast na opracowaniu atrakcyjnej kampanii i działań promocyjnych przez i dla studentów.
- Wyszukiwanie sponsorów.
- Spotkanie ze wszystkimi interesariuszami.
- Stworzenie przez trzech studentów aplikacji do monitorowania ruchu rowerzystów.
- Opracowanie przez 25 studentów Strategii Komunikacji i przeprowadzenie rozmów ze studentami.



Wskaźniki

Do oceny projektu wykorzystujemy wymierne wskaźniki efektywności. Obejmują one:

1. Stworzenie projektu we współpracy z różnymi interesariuszami, pod kierunkiem studentów.
2. Przeprowadzenie przez studentów marketingu badania odwzorowującego zachowania studentów uczelni gandawskiej w zakresie mobilności. Przeprowadzono rozmowy z co najmniej 150 studentami.
3. Obliczenie podziału zadań przewozowych kampusu.
4. W opracowaniu kampanii aktywnie uczestniczy co najmniej 50 studentów, co najmniej 50 bierze udział w procesie współtworzenia.
5. Kampania komunikacyjna ma na celu informowanie studentów o możliwych alternatywach dla samochodu i promowanie aplikacji rowerowej oraz konkursu rowerowego.
6. W działaniach określonych w punkcie 4 bierze udział min. 1000 studentów.
7. Wszelkie informacje dotyczące najbezpieczniejszych tras rowerowych są gromadzone i uwzględniane na stronie internetowej Uniwersytetu oraz w aplikacji rowerowej.
8. Ze strony internetowej lub aplikacji skorzystało minimum 2000 studentów.
9. Podczas corocznej kontroli rowerowej przeprowadzonej przez Policję (kontroli świateł) zaobserwowano 10% spadek liczby osób niekorzystających ze świateł (w porównaniu do roku 2016).

Zaobserwowano również co najmniej 7% spadek wykorzystania samochodów. Liczbę samochodów na różnych parkingach uczelnianych zmierzono przed podjęciem i po zakończeniu kampanii.

Po zakończeniu, projekt oceniany jest we współpracy z różnymi partnerami. Wśród pytań zadawanych na etapie oceny znajdują się następujące pytania:

- Jaki był wpływ tych działań na podział zadań przewozowych w podróżach studentów i dostępność kampusu?
- Jakie były mocne i słabe strony kampanii? Czy istnieją możliwości / zagrożenia, które należy uwzględnić w przyszłych projektach?
- Czy partnerzy zadowoleni są ze współpracy i dostrzegają wartość kampanii współtworzenia?

Na podstawie powyższej oceny zbadane zostaną możliwości optymalizacji kampanii i ewentualne możliwości na przyszłość.



Wyniki

W chwili obecnej zbyt wcześnie jest, by przedstawić wyniki: znajdujemy się jeszcze na etapie przygotowania kampanii. W kwietniu 2017 roku kampania zostanie wdrożona, a jej ocena nastąpi w drugim półroczu tego roku.



Koszt

Od 10000 do 25000 EUR.



Finansowanie

- Władze miasta Gandawa przekazały na projekt 10000 EUR.
- 14000 EUR pozyskano od sponsorów i z inwestycji Open Knowledge Belgia (organizacji nadzorującej prace studentów nad stworzeniem aplikacji rowerowej) i TreinTramBus VZW (organizacji non-profit nadzorującej proces współtworzenia ze studentami).

Ustalenia

Zbyt wczesny etap realizacji (zob. odpowiedź "WYNIKI").

Elementy graficzne



Rys. 1. Interaktywne warsztaty ze studentami Uniwersytetu w Gandawie

Linki

<https://goegefietst.gent/>
<https://stad.gent/mobiliteitsplan>

Osoba do kontaktu

Marlier Evelien
Project Manager w TreinTramBus VZW i Europejskiej
Federacji Pasażerów
evelien.marlier@epf.eu

Happening Rowerowy

2011



Uczelnia

Politechnika Krakowska

Kraj

Polska

Lokalizacja

Centrum miasta



Wielkość

10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Brak



Podsumowanie

Happening Rowerowy zorganizowano celem promocji roweru wśród pracowników i studentów uczelni. Kolejnym istotnym celem wydarzenia było zwiększenie świadomości w zakresie emisji CO₂ i sposobów jej ograniczenia. Podczas wydarzenia przeprowadzono badanie kwestionariuszowe mające na celu zbadanie gotowości do rezygnacji z obecnego środka transportu na rzecz roweru. Happening Rowerowy zorganizowano w ramach Programu POWER i Projektu TraCit.



Cele

- Zmiana postrzegania roweru wśród pracowników i studentów uczelni i propagowanie ruchu rowerowego jako nowoczesnej i przyjaznej dla środowiska formy mobilności.
- Zwiększenie świadomości pracowników i studentów uczelni w zakresie emisji CO₂ wynikających z transportu, ich negatywnego wpływu oraz możliwości jej ograniczenia.
- Uzyskanie bliższej wiedzy na temat powyższych czynników może wpłynąć na rezygnację z obecnego środka transportu na rzecz roweru.



Interesariusze

Studenci i pracownicy uczelni.
 Kraków Miastem Rowerów (organizacja rowerowa) – działania informacyjne i promocyjne, udział w debacie.
 Bike One, miejski operator wypożyczalni rowerów – działania promocyjne, bezpłatne bilety dla uczestników i zwycięzców konkursów.
 TWR – bezpłatne punkty obsługi technicznej rowerów.
 Policja krakowska – znakowanie rowerów celem zabezpieczenia przed kradzieżą.



Wstęp

Kampusy uniwersyteckie znajdują się w różnych dzielnicach miasta; największy z nich, kampus przy ul. Warszawskiej, położony jest w centrum miasta. Dojeżdżająca z miejsca zamieszkania do pracy i z powrotem społeczność akademicka generuje duży ruch samochodowy. Dlatego też od kilku lat władze uczelni koncentrują się na działaniach mających na celu ograniczenie ruchu samochodowego i zwiększenie stopnia wykorzystania transportu publicznego i rowerowego oraz podróży pieszych.

W ramach promocji roweru uczelnia zorganizowała już dwa Happeningi Rowerowe (w roku 2007 i 2008) w ramach zintegrowanego planu mobilności, wdrożonego przez uczelnię w ramach projektu CiViTAS CARAVEL (2005-2009). Happening, przeprowadzony w ramach projektu TraCit, stanowił kontynuację tego rodzaju imprez, ogromnie popularnych wśród studentów i pracowników. Ponadto, miał on większe znaczenie niż wcześniej, ponieważ nie skoncentrowano się wyłącznie na promocji roweru, ale również na rozpowszechnianiu informacji na temat związanych z transportem emisji CO₂ i konieczności ich ograniczenia.



Happening Rowerowy

2011



Opis

Działania przygotowawcze:

- Działania dotyczące przygotowania materiałów promocyjnych – przetarg publiczny, wybór dostawcy materiałów, szczegółowy wygląd materiałów itp.
- Organizacja lokalizacji wydarzenia – postępowanie związane z wynajmem sceny i nagłośnienia itp.
- Kontakt z podmiotami związanymi z Happeningiem Rowerowym (krakowskie organizacje rowerowe, miejski operator wypożyczalni rowerów, jednostki uczelni), uzgodnienie szczegółów współpracy.
- Kontakt z działem promocji, redaktorem gazety uczelnianej i fotografem uczelni celem omówienia promocji Happeningu Rowerowego.
- Przygotowanie planu Happeningu Rowerowego; przygotowanie konkursów i związanych z wydarzeniem atrakcji.
- Druk plakatów z informacją o Happeningu Rowerowym i rozwieszenie ich w Krakowie, w tym na wszystkich kampusach uniwersyteckich.
- Druk ulotek i kwestionariuszy dla uczestników Happeningu, przygotowanie skrzynki depozytowej na kwestionariusze itp.

Kanały informacyjne:

- Plakaty na terenie uczelni
- Lokalne gazety
- Informacje na miejskich stronach rowerowych
- Informacje i zaproszenia elektroniczne wysyłane do pracowników i studentów mających kontakt i / lub zajęcia z organizatorami imprezy.

Lokalizacja Happeningu:

Happening zlokalizowano na głównym dziedzińcu uczelni, dobrze znanym wszystkim pracownikom i studentom jako główne miejsce spotkań. Cała impreza była doskonale widoczna (namiot TraCit umieszczony na dziedzińcu), a ze względu na energiczną muzykę każdy mógł usłyszeć, co się dzieje. Dla mistrza ceremonii, konkursowiczów oraz pozostałych zaangażowanych osób przygotowano specjalną scenę. Ceremonię otwarcia Happeningu poprowadził rektor uczelni. Uczestnicy Happeningu mogli skorzystać z bezpłatnych punktów obsługi technicznej i naprawić swoje rowery, policja natomiast znakowała rowery celem zabezpieczenia ich przed kradzieżą.

Atrakcje:

- Promocja miejskich wypożyczalni rowerów BikeOne – operator zapewnił uczestnikom Happeningu bezpłatne karnety tygodniowe.
- Krótkie konkursy: pytanie i odpowiedź mające na celu sprawdzenie podstawowej wiedzy o jeździe na rowerze i infrastrukturze miejskiej. Wszystkie nagrody były związane z jazdą na rowerze, np. dzwonki, bidony.
- Konkurs: "Dwa kółka lepsze niż cztery" – każdy, kto pokazał licznik lub wskazał miejsce rozpoczęcia podróży i środek transportu zdobywał informacje, o ile ograniczono emisję CO₂. Nagrodą był trzytygodniowy karnet na korzystanie z wypożyczalni rowerów miejskich w Krakowie.
- Konkurs: "Podrasuj mój rower" – najbardziej oryginalny rower. Nagrodą był tygodniowy karnet na korzystanie z rowerów miejskich w Krakowie.
- Konkurs: "Najbardziej elegancki rowerzysta" (mężczyzna i kobieta) – oryginalni, niezwykli, ciekawie ubrani rowerzyści. Nagroda: sesja zdjęciowa w gazecie uczelnianej.
- Debata: "Czy Kraków jest miastem przyjaznym rowerzystom – o ile można ograniczyć emisję CO₂, jeżdżąc na rowerze?" Podczas dyskusji każdy uczestnik mógł wypowiedzieć się na temat jazdy rowerem po mieście i podzielić się doświadczeniami.

Uczestnicy otrzymali materiały promocyjne, np. naklejki ze sloganem: "Politechnika Krakowska – uczelnia rowerzystów", fluorescencyjne opaski zwiększające widoczność i balony.

Kwestionariusz dotyczący zmian na rzecz jazdy na rowerze

Wśród uczestników przeprowadzono badanie kwestionariuszowe gotowości do rezygnacji z obecnego środka transportu na rzecz jazdy na rowerze. Kwestionariusz obejmował również ocenę samego wydarzenia. Wszyscy, którzy wypełnili kwestionariusz i umieścili go w specjalnej skrzynce dostali koszulkę z hasłem: "Dwa kółka lepsze niż cztery". Początkowo wydrukowano tylko 300 kwestionariuszy, zainteresowanie było jednak tak duże, iż konieczne było wydrukowanie większej ich liczby... Ogółem uczestnicy wypełnili 419 kwestionariuszy.

Gotowość do rezygnacji z obecnych środków transportu na rzecz roweru oraz czynniki wpływające na tę zmianę stanowiły dla organizatorów Happeningu bardzo istotne kwestie, dlatego uczestników pytano, jak często podróżują rowerem (prawie codziennie, często lub od czasu do czasu), jakie czynniki zachęcają

ich do codziennej lub częstej jazdy rowerem i jakie są powody dla okazjonalnej jazdy rowerem. Uczestnicy dostarczyli również informacji na temat czynników mogących zachęcić ich do rezygnacji z dotychczasowego środka transportu na rzecz roweru.

Wsparcie ze strony władz uczelni

Władze uczelni cechuje bardzo przyjazne nastawienie do organizacji tego rodzaju wydarzeń dla pracowników i studentów, deklarują one gotowość do promowania proekologicznych środków transportu. W odniesieniu do realizacji takich wydarzeń brak jest konieczności przestrzegania specjalnych przepisów prawnych, z wyjątkiem wynikających z przetargu publicznego (w przypadku, gdy organizatorem wydarzenia jest podmiot publiczny).

Transfer i powtarzalność

Transfer najlepszych praktyk dotyczących realizacji koncepcji Happening Rowerowego nastąpił między partnerami polskimi i estońskimi. Informacje o polskim Happeningu Rowerowym, w tym porady dotyczące organizacji wydarzenia, jak również opis wyników polskich happeningów opracowano i przekazano partnerom estońskim – gminie Viimsi. Kwestionariusz do oceny wydarzenia i uzyskania danych dotyczących gotowości do rezygnacji z dotychczasowego środka transportu na rzecz roweru przetłumaczono z języka polskiego na język angielski, a estońscy partnerzy korzystali z niego podczas organizowanego przez siebie happeningu rowerowego. Transfer najlepszych praktyk był bardzo udany – estoński happening rowerowy zorganizowano w dniu 4 czerwca 2011 roku.



Wskaźniki

- Liczba uczestników.
- Liczba osób ze zwiększoną świadomością emisji CO₂ związanych z transportem.
- Liczba wypełnionych kwestionariuszy.
- Liczba (odsetek) osób pozostawiających samochód i podróżujących rowerem ze względu na Happening Rowerowy.
- Ograniczenie emisji CO₂ w kg.



Wyniki

W Happeningu Rowerowym wzięło udział ponad 500 uczestników (niestety, nie był to dzień wolny od zajęć), wypełniając 419 kwestionariuszy na temat gotowości do zmiany nawyków transportowych. 24% respondentów przyznało, że nie skorzystało tego dnia z samochodu i przyjechało rowerem ze względu na Happening.

Uczestniczący w Happeningu rowerzyści (tylko respondenci, którzy wypełnili kwestionariusz) wyemitowali poprzedniego dnia 47kg CO₂ w wyniku podróżowania różnymi środkami transportu, można więc ocenić, że ze względu na Happening w dniu wydarzenia nie wyemitowano w przybliżeniu identycznej ilości CO₂.

Gdyby wszyscy respondenci korzystający z roweru podczas Happeningu zmienili dotychczasowe formy mobilności i w przyszłości, w czasie sezonu rowerowego (kwiecień-czerwiec, październik-listopad), dojeżdżali na uczelnię rowerem, całkowita ilość niewyemitowanego przez nich CO₂ mogłaby wynieść nawet 5 ton.



Happening Rowerowy

2011



Koszt

Całe wydarzenie, w tym wcześniejsze działania informacyjne i wydatki związane z:

- Wynajęciem sceny.
- Wynajęciem nagłośnienia.
- Reklamą, np. w lokalnych gazetach, telewizji lub radiu.
- Przygotowaniem i drukiem plakatów, ulotek, kwestionariuszy.
- Zakupem nagród dla zwycięzców w konkursach.
- Koszt Happeningu Rowerowego na Politechnice Krakowskiej wyniósł 5500 EUR.



Finansowanie

Wszystkie koszty pokryto ze środków Projektu TraCit.



Ustalenia

- Informacje przed organizacją happeningu rowerowego są bardzo ważne – sugeruje się wykorzystanie jak największej liczby źródeł informacji celem nagłośnienia wydarzenia wśród grupy docelowej.
- Istotne jest, aby zaprosić osoby z organizacji rowerowych dysponujących znaczną wiedzą o transporcie rowerowym w mieście. Osoby te mogą udzielić praktycznych porad i moderować dyskusje przez całe wydarzenie.
- Udostępnienie praktycznych informacji na temat możliwych skutków zmian klimatycznych (np. topniejących lodowców, coraz częstszych ulew, powodzi i huraganów, a także braku opadów śniegu, ekstremalnie wysokich temperatur, warunków niesprzyjających wyjazdom na wakacje, braku warunków do jazdy na nartach i ogólnie złych warunków do życia w wyniku zmian klimatycznych w przyszłości) jest bardzo pomocne, ponieważ pokazuje skutki, które mogą mieć wpływ na życie każdego obywatela.
- Materiały reklamowe mogą przyciągnąć wielu uczestników, a także zwiększyć skuteczność badań (czasami, chcąc uzyskać informacje od uczestników, należy zaoferować coś w zamian).
- Kwestionariusz wykorzystywany do badań przeprowadzanych w trakcie takich wydarzeń musi być krótki, składać się z maksymalnie 2 stron, ze względu na ryzyko pozostawienia pytań bez odpowiedzi lub uzyskania nieprzemyślnych odpowiedzi, udzielanych przez respondentów wyrywkowo.
- Organizowanie licznych działań, np. konkursów lub debat, w których każdy może wyrazić swoje zdanie, opierając się na własnych doświadczeniach, może przyciągnąć ludzi do udziału w wydarzeniu.
- Proste konkursy z kilkoma pytaniami dotyczącymi podstawowej wiedzy o rowerach w mieście (np. przybliżona liczba kilometrów ścieżek rowerowych) przyczyniają się do poszerzenia wiedzy wszystkich uczestników. Nagrody w konkursach powinny być związane z rowerami i jazdą na rowerze, np. bidony, dzwonki itp.
- Bardzo dobrym pomysłem jest zorganizowanie bezpłatnego punktu konserwacji rowerów oraz mającego chronić przed kradzieżą oznakowania rowerów przez Policję – zwykle ludzie mają na to niewiele okazji lub czasu, a podczas wydarzenia tego rodzaju atrakcje przyciągają wiele osób. Dla firm wytwarzających akcesoria do konserwacji rowerów jest to również okazja do promocji.
- Muzyka sprawia, że wydarzenie jest bardziej atrakcyjne, natomiast elementy promocyjne i informacyjne, np. plakaty, banery i namioty czynią je bardziej widocznym. Oba elementy przyciągają przechodniów i sprawiają, iż wydarzenie zostaje zauważone w okolicy.
- Dystrybucja kwestionariuszy podczas wydarzeń prowadzi do uzyskania istotnych danych dotyczących transportu rowerowego, stanowi również wspaniałą okazję do zwiększenia świadomości ważnych kwestii.

Elementy graficzne



Rys. 1. Zwycięzcy w jednym z konkursów happeningowych



Rys. 2. Policyjne oznakowanie rowerów.



Rys. 3. Jeden z rowerzystów opowiadający o swoim rowerze.



Rys. 4. Uczestnicy otrzymujący artykuły rowerowe.



Rys. 5. Uczestnicy wypełniający kwestionariusze.

Linki

Obecnie niedostępne.

Osoba do kontaktu

Katarzyna Nosal
Politechnika Krakowska
knosal@pk.edu.pl

Działania zwiększające świadomość i promujące zaangażowanie

2005

 **Uczelnia**
Politechnika Krakowska
Kraj
Polska

Lokalizacja 
Centrum miasta

Wielkość 
10,000-20,000

Struktura organizacyjna mobilności 
Brak

Podsumowanie

Zintegrowany plan mobilności dla Politechniki Krakowskiej wdrożono w ramach projektu unijnego CiViTAS CARAVEL. Głównym celem planu mobilności była zmiana zachowań komunikacyjnych pracowników i studentów na rzecz zrównoważonej mobilności.

Dla realizacji powyższego celu wdrożono szereg działań na rzecz zwiększenia świadomości i zaangażowania pracowników i studentów:

- Utworzenie stanowiska Konsultanta ds. Mobilności na uczelni celem umożliwienia pracownikom i studentom uzyskania informacji w bardziej bezpośredni sposób.
- Informacyjna strona transportowa, zapewniająca pracownikom i studentom informacje nt. zrównoważonej mobilności.
- Działania promocyjne i edukacyjne mające na celu informację, zwiększenie świadomości i zebranie pomysłów na poprawę mobilności.

Cele

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

Interesariusze

- Władze Politechniki Krakowskiej.
- Studenci i pracownicy uczelni.
- MPK S.A. (operator transportu publicznego w Krakowie).
- Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie.
- Organizacje rowerowe.

Wstęp

Obecnie niedostępne.

Działania zwiększające świadomość i promujące zaangażowanie

2005



Opis

W ramach planu wdrożono kilka środków (programy wspólnego korzystania z samochodów (carpooling), infrastruktura rowerowa, polityka parkingowa), których skuteczność zintensyfikowano dzięki działaniom mającym na celu zwiększenie świadomości i zaangażowania grupy docelowej.

Strona internetowa z informacjami nt. mobilności

Celem zwiększenia świadomości pracowników i studentów w zakresie możliwych sposobów dojazdu na uczelnię stworzono specjalną stronę internetową o nazwie "InfoKomunikacja". Na stronie tej udostępniane były wszelkie przydatne dane, ułatwiające korzystanie z transportu publicznego, rowerowego i wspólnego korzystania z samochodów.

Udostępniono na niej również specjalne internetowe narzędzie do planowania podróży celem ułatwienia planowania przejazdów transportem publicznym lub samochodem między wskazanymi miejscami początkowymi i docelowymi.

Stanowisko Konsultanta ds. Mobilności – informacje o mobilności

Na uczelni utworzono stanowisko Konsultanta ds. Mobilności celem umożliwienia pracownikom i studentom uzyskania informacji bezpośrednio od konsultanta.

Konsultant udzielał informacji na temat dostępnych form transportu publicznego i rowerowego oraz wspólnego korzystania z samochodów, w tym możliwych tras, czasu i kosztów przejazdu oraz wpływu na środowisko. Był on również w stanie udzielić informacji na temat przyszłych inwestycji transportowych w mieście lub nawet pomóc zarezerwować bilet na samolot lub pociąg.

Działania promocyjne i edukacyjne

Dodatkowo, w celu zwiększenia w świadomości i zaangażowania grupy docelowej, zorganizowano liczne działania promocyjne i edukacyjne, w tym między innymi imprezy poświęcone wspólnemu korzystaniu z samochodów i transportu rowerowego, dystrybucję broszur, ulotek i plakatów na temat zrównoważonej mobilności, instalację kiosków informacyjnych na czas wydarzeń uczelnianych, czy też organizację warsztatów i szkoleń, zwłaszcza dla studentów.

Ich celem było informowanie ludzi o rozwiązaniach wynikających z planu mobilności oraz promowanie zrównoważonego transportu, ale i również zwiększenie świadomości i zaangażowania studentów i pracowników oraz zapoznanie się z ich pomysłami na poprawę mobilności na terenie uczelni.



Wskaźniki

- Podział zadań przewozowych.
- Liczba nowych użytkowników usług.
- Liczba uczestników wydarzeń (warsztatów, happeningów itp.).



Wyniki

W roku 2008, w wyniku realizacji planu mobilności (w tym działań mających na celu zwiększenie świadomości i zaangażowania) spadł udział jednoosobowych przejazdów samochodowych do kampusów uniwersyteckich – z 45% do 41% w przypadku pracowników, w przypadku studentów zaocznych natomiast z 50% do 30%. Można to wytłumaczyć jako odejście od przejazdów jednoosobowych na rzecz wspólnego korzystania z samochodów. Wzrost 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.

Liczba użytkowników serwisu InfoKomunikacja wyniosła 3050 (w okresie od stycznia do grudnia 2008 roku).



Koszt

Główne koszty realizacji objęty następujące pozycje:

- Koszty zaprojektowania i utrzymania strony internetowej z informacjami transportowymi;
- Wynagrodzenie i materiały dla konsultanta ds. mobilności, np. komputer, biurko;
- Projektowanie i produkcja ulotek, broszur, plakatów i upominków promocyjnych;
- Koszt organizacji wydarzeń (pomieszczenia, catering, przebieg, etc.).



Finansowanie

Koszty pokryto ze środków projektu CiViTAS CARAVEL.



Ustalenia

- Przejrzyste i łatwo dostępne informacje na temat rozwoju planu mobilności są bardzo ważne – użytkownicy muszą wiedzieć i mieć poczucie, iż wszystkie te rozwiązania wprowadzane są dla nich z myślą o poprawie ich mobilności. Korzystać należy z jak największej liczby źródeł informacji celem zapoznania grupy docelowej z rozwiązaniami i wydarzeniami.
- Dobrym rozwiązaniem jest włączenie studentów do zespołu projektowego ds. planu mobilności. Mogą oni odpłatnie projektować rozwiązania (np. stronę internetową poświęconą mobilności), pomagać w organizacji wydarzeń itd. Kolejnym rozwiązaniem jest włączenie elementów projektu do prac inżynierskich/licencjackich lub magisterskich.
- Niezwykle ważna jest współpraca z przedstawicielami organów studenckich. Mogą oni przyczynić się do nagłośnienia rozwiązań i wydarzeń dotyczących planu mobilności, a także wpływać na postawy i zachowania studentów.
- Dobra współpraca z administracją Uniwersytetu, w szczególności z jego wydziałami, ułatwia działania i pozwala na uniknięcie barier wynikających z braku wiedzy na temat przyczyn i adresatów realizowanych działań.

Działania dotyczące świadomości i zaangażowania, wdrożone w ramach zintegrowanego planu mobilności dla Politechniki Krakowskiej

2005



Elementy graficzne



Rys. 1. Strona internetowa InfoKomunikacja



Rys. 2. Okładka broszury na temat zrównoważonej mobilności, skierowanej do studentów pierwszego roku



Linki

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



Osoba do kontaktu

Katarzyna Nosal
Politechnika Krakowska
knosal@pk.edu.pl

Promocja publicznego transportu miejskiego i wykorzystanie pojazdów elektrycznych

2015



Uczelnia

Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług

Kraj

Polska

Lokalizacja

Podmiejska

Wielkość

<5,000



Struktura organizacyjna mobilności

Brak



Podsumowanie

Projekt obejmuje działania dotyczące zrównoważonej mobilności; jego celem jest promocja wykorzystania miejskiego transportu publicznego i pojazdów elektrycznych, a także badania w tej dziedzinie (zachowania komunikacyjne i ich zmiany).



Cele

- Ograniczenie wykorzystania samochodów prywatnych w codziennych przejazdach.
- Działania dotyczące zarządzania mobilnością w zakresie dużych generatorów ruchu poprzez badania mobilności



Interesariusze

- Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Szczecin.
- Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie.



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Promocja publicznego transportu miejskiego i wykorzystanie pojazdów elektrycznych

2015



Opis

Wdrożono następujące działania:

- Wprowadzono karty studenckie umożliwiające wykorzystanie wspólnego biletu (funkcjonalność umożliwia zakodowanie biletu sieciowego na karcie studenckiej).
- Stworzono szablon audytu mobilności w zakresie generatorów ruchu miejskiego (które można wykorzystać w odniesieniu do naszej uczelni).

W przypadku działań planowanych do realizacji wspomnieć należy o następujących:

- Instalacja stacji ładowania pojazdów elektrycznych na Kampusie Akademickim Cukrowa-Krakowska Uniwersytetu Szczecińskiego.



Wskaźniki

Pełnego zestawu wskaźników realizacji projektu jeszcze nie zdefiniowano, ponieważ projekt znajduje się w początkowej fazie. Podstawowym wskaźnikiem jest w tej chwili liczba osób niekorzystających z prywatnych samochodów.

Promocja publicznego transportu miejskiego i wykorzystanie pojazdów elektrycznych

2015



Wyniki

- Liczba osób korzystających ze środków transportu innych niż prywatny samochód wzrosła.
- Przeprowadzono badania zachowań komunikacyjnych studentów i personelu.



Koszt

Do chwili obecnej uczelnia nie poniosła żadnych kosztów związanych z projektem.



Finansowanie

Obecnie niedostępne.



Ustalenia

W chwili obecnej trudno ocenić korzyści płynące z projektu, ponieważ nie posiadamy danych na temat liczby kart studenckich z funkcjonalnością biletu sieciowego. Badanie mobilności nadal znajduje się w fazie początkowej: przygotowywana jest platforma informacyjna.



Elementy graficzne

Obecnie niedostępne.



Linki

www.wzieu.pl



Osoba do kontaktu

Dr Zuzanna Kłos-Adamkiewicz
Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i
Ekonomiki Usług
zuzanna.klos@wzieu.pl

Ciclogreen: nagrody za dojazd na uczelnię rowerem

2017



Uczelnia

Uniwersytet Kantabryjski

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja

Centrum miasta



Wielkość

10,000-20,000



Struktura organizacyjna mobilności

Biuro ochrony środowiska



Podsumowanie

Program zachęt oparty na platformie online, pozwalający uczelniom wręczać swoim studentom i pracownikom bezpłatne upominki za poruszanie się rowerem lub pieszo w drodze na uczelnię, z uczelni i po terenie uczelni.



Cele

Celem projektu jest promowanie jazdy na rowerze i ruchu pieszego w drodze na uczelnię, z uczelni i po terenie uczelni. Ciclogreen zapewnia uczelniom wyższym i władzom miejskim wsparcie pozwalające na osiągnięcie celów przyjętych przez nie w Planie Zrównoważonej Mobilności. Ponadto, Ciclogreen analizuje zgromadzone dane nt. mobilności celem zapewnienia uczelniom wyższym i władzom miejskim wglądu w zachowania komunikacyjne, pozwalającego na monitorowanie wykorzystania infrastruktury rowerowej i pieszej oraz projektowanie nowych elementów takiej infrastruktury.



Interesariusze

- Rząd Kantabrii.
- Ciclogreen Move and Win S.L. (www.ciclogreen.com).



Wstęp

Obecnie niedostępne.



Ciclogreen: nagrody za dojazd na uczelnię rowerem

2017



Opis

Uruchomiliśmy na Uniwersytecie roczny program zachęt, w ramach którego studenci i pracowników nagradzani są (np. wartymi 50 EUR kartami upominkowymi do wykorzystania w supermarketach lub spa, kamerami sportowymi lub bezpłatnymi śniadaniem w kampusie) za poruszanie się rowerem lub pieszo w drodze na Uniwersytet (www.enbicialauc.com).

Studenci i pracownicy muszą jedynie zarejestrować się na stronie Ciclogreen, zainstalować aplikację Ciclogreen do śledzenia aktywności na swoich telefonach komórkowych, powiązać aktualne, ogólnie dostępne aplikacje monitorujące aktywność fizyczną (Runtastic, Strave, RunKeeper, Moves) celem monitorowania codziennych podróży na uczelnię, lub dołączyć do proponowanych konkursów i zacząć wygrywać.

Ciclogreen przekształca pokonane na rowerze i pieszo kilometry w punkty, które użytkownicy mogą wymienić na nagrody. Ciclogreen udostępnia dostosowaną do powyższych celów platformę, w tym panel sterowania, na której Uniwersytet może obserwować rozwój programu, mając dostęp do takich danych, jak liczba aktywnych studentów, całkowity pokonany dystans i ograniczenie emisji CO₂.



Wskaźniki

- Liczba zaangażowanych studentów i pracowników.
- Liczba przejechanych kilometrów.
- Liczba odebranych nagród.

Ciclogreen: nagrody za dojazd na uczelnię rowerem

2017



Wyniki

Od 10 stycznia (okres 1 miesiąca i 20 dni) zaangażowanych było 376 studentów i pracowników, którzy pokonali ponad 15 000 km (8400 km rowerem i 6600 km pieszo), odbierając ponad 100 nagród. Aktualne dane dostępne pod adresem: www.enbicialauc.com



Koszt

Od 0 do 10 000 EUR.



Finansowanie

Rząd Kantabrii.



Ustalenia

Studenci uwielbiają zachęty! Do promocji zrównoważonej mobilności wykorzystywać możemy nagrody.



Elementy graficzne



Get rewards for cycling at the university



Ciclogreen: nagrody za dojazd na uczelnię rowerem

2017



Rys. 1, 2 i 3: Widoki aplikacji

Results at University of Cantabria after 3 months



+ 380 participants

+ 17.500 km cycling and walking

+ 120 rewards redeemed



Rys. 4: Wyniki na Uniwersytecie Kantabryjskim

Linki

- www.enbicialauc.com
- www.ciclogreen.com

Osoba do kontaktu

Gregorio Magno Toral Jiménez
gregoriomagno@ciclogreen.com
Dyrektor Generalny Ciclogreen

Hiszpańska Sieć Zrównoważonej Mobilności na Uczelniach Wyższych

2010



Uczelnie

CRUE (Konferencja Rektorów Hiszpańskich Uczelni Wyższych)

Kraj

Hiszpania

Lokalizacja



-

Wielkość



-

Struktura organizacyjna mobilności



-



Podsumowanie

Hiszpańskie uczelnie wyższe, napędzające zmiany ekonomiczne i społeczne, współpracują celem rozwoju zrównoważonego systemu transportowego gwarantującego dostęp do uczelni i jego aspektów społecznych i gospodarczych. Mobilność zdiagnozowano jako jeden z głównych aspektów mających wpływ na zrównoważony rozwój, efektywność i integrację społeczną uczelni wyższych. W związku z powyższym, Grupa ds. Uczelni Wyższych i Mobilności prowadzi działania mające na celu ułatwienie opracowania i wymiany użytecznych informacji dotyczących wdrożenia polityki zrównoważonej mobilności na uczelniach wyższych.



Cele

Cele powyższych działań obejmują organizację badań w zakresie informacji i narzędzi dostępnych dla uczelni wyższych i pozwalających na projektowanie i rozwijanie polityki zarządzania mobilnością. Głównym celem jest ułatwienie transferu informacji, a celem ostatecznym jest ograniczenie środowiskowych, gospodarczych i społecznych skutków związanych z mobilnością.



Interesariusze

Jako stowarzyszenie reprezentujące interesy uczelni wyższych, CRUE pozostaje w stałym kontakcie z rządem, sektorem prywatnym i społeczeństwem.



Wstęp

W roku 2000 uczelnie wyższe tworzące CRUE (76) podjęły decyzję o powołaniu komisji do prac nad zagadnieniami dotyczącymi zrównoważonego rozwoju i związanymi z działalnością uczelni wyższych. Nadano jej nazwę Komisji CRUE ds. Zrównoważonego Rozwoju. Do prac nad różnymi aspektami zrównoważonego rozwoju (między innymi zrównoważonym budownictwem, zrównoważonym rozwojem i programem jego nauczania, wskaźnikami środowiskowymi, zrównoważoną urbanistyką uczelni wyższych, uczelniami wyższymi i mobilnością) powołano kilka grup roboczych.

Hiszpańska Sieć Zrównoważonej Mobilności na Uczelniach Wyższych

2010



Opis

Grupę ds. Uczelni Wyższych i Mobilności tworzy 15 hiszpańskich uczelni wyższych (jej działania koordynuje Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie). Główne cele Grupy obejmują:

- Promowanie networkingu celem doskonalenia wzorców mobilności związanych z działalnością uczelni wyższych w zakresie zrównoważonego rozwoju, równości i efektywności;
- Wymiana kryteriów, metodologii, strategii i polityk celem doskonalenia mobilności na terenie uczelni wyższych i w ich otoczeniu;
- Uwzględnienie charakterystycznych cech społecznych i terytorialnych różnych typów uczelni wyższych w definicji kryteriów i selekcji informacji, metodologii i strategii;
- Transfer i wymiana najlepszych praktyk;
- Opracowanie dokumentów i zasobów przydatnych wszystkim hiszpańskim uczelniom wyższym.

Dla realizacji powyższych celów, od samego początku Grupa realizuje ogólny plan roboczy, rokrocznie dzielony na określone działania. W ramach powyższego planu robczego przyjęto metodę pracy polegającą na dwóch posiedzeniach rocznie i ujętych w ogólnej agendzie CRUE, organizowanych na zasadzie rotacji na różnych hiszpańskich uczelniach wyższych, jak również na stałych działaniach w przestrzeni wirtualnej. Wyniki wcześniejszych działań udostępniane są innym uczelniom wyższym podczas sesji plenarnej oraz drogą elektroniczną po zakończeniu posiedzenia.

Pierwszym zadaniem zrealizowanym przez Grupę było opracowanie projektu "Deklaracji w sprawie mobilności i dostępności hiszpańskich uczelni wyższych", wskazującego na trwałe, skuteczne i integracyjne ramy mobilności jako cel, do którego wszystkie hiszpańskie uczelnie

wyższe powinny dążyć. Główne kierunki strategiczne podejmowanych działań promują środki transportu zbiorowego i ograniczenie nieekologicznego wykorzystania samochodów. Świadomość, informacja i zaangażowanie określono jako przekrojowe, strategiczne kierunki działania. Powyższą Deklarację CRUE przyjęło w roku 2011.

Po przyjęciu powyższej polityki działania skoncentrowano na stworzeniu materiałów ułatwiających uczelniom wyższym wdrożenie własnej polityki mobilności. Głównym wynikiem powyższych działań jest strona internetowa CRUE, na której udostępniono glosariusz, wybrane odniesienia bibliograficzne, dokumentacje techniczne oraz inne przydatne informacje. Bardziej godnym uwagi osiągnięciem jest katalog najlepszych praktyk, w którym zebrano przykładowe inicjatywy realizowane przez hiszpańskie uczelnie wyższe i zorganizowane wg różnych strategicznych kierunków działania. Powyższy katalog jest przydatny dla uczelni wyższych poszukujących wskazówek i praktycznych przykładów; mogą one zapoznać się z istotnymi informacjami w nim zawartymi i skontaktować się bezpośrednio z menedżera ds. mobilności celem podjęcia dialogu lub wdrożenia nowych działań w zakresie zrównoważonej mobilności.



Wskaźniki

Wskaźników nie sprecyzowano. Wyniki mogą być niematerialne, np. kontakt i wymiana informacji.



Wyniki

Informacje opracowane przez Grupę ds. Uczelni Wyższych i Mobilność stały się głównym źródłem odniesienia dla hiszpańskich uczelni wyższych przy rozpatrywaniu wszelkich działań związanych ze zrównoważoną mobilnością.



Koszt

- Wydatki związane z funkcjami CRUE.
- Wydatki związane z posiedzeniami (podróż, zakwaterowanie).
- Wydatki osobowe.



Finansowanie

- Finansowane przez wszystkich członków z funduszy rocznych.
- Finansowane przez uczelnie wyższe w własnego budżetu operacyjnego.
- Finansowane przez uczelnie wyższe z budżetu personalnego.



Ustalenia

Networking jest jednym z najbardziej niezwykłych narzędzi realizacji polityki, głównie z dwóch powodów:

- Menedżerowie mogą uzyskać przydatne informacje do wdrożenia własnej polityki (nie tylko dotyczących aspektów technicznych, ale szczególnie nieprzewidzianych skutków, barier politycznych, efektywności niektórych firm, etc).
- Decydenci mogą udostępniać je współpracownikom na innych uczelniach wyższych i zachęcać się nawzajem do wdrażania stosownej polityki.



Elementy graficzne



Linki

<http://www.crue.org/SitePages/Universidad-y-Movilidad.aspx>



Osoba do kontaktu

Rafael Requena (Uniwersytet Autonomiczny w Barcelonie)

rafael.requena@uab.cat