



WOLAŃSKI



PRZYKŁADY SYSTEMÓW WSKAŹNIKÓW I MONITORINGU PLANÓW MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ

MICHAŁ BABICKI

SKAWINA

Plan zrównoważonej
mobilności miejskiej dla
Gminy Skawina

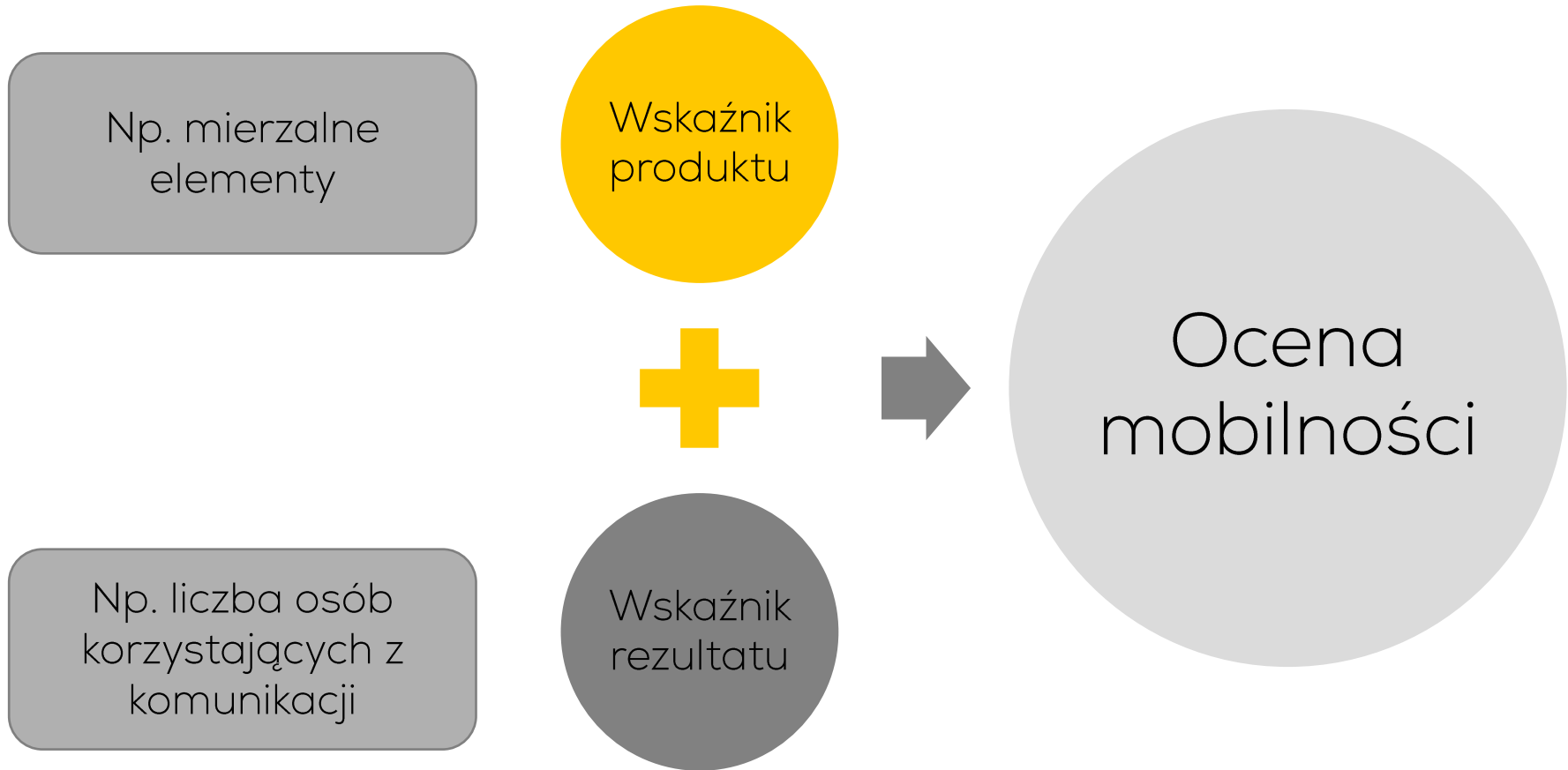
Zrównoważona
mobilność
miejska
SKAWINA

Plan wdrażania i koordynacji
działań wraz z ich okresową
ewaluacją – przygotowanie
koncepcji zarządzania
mobilnością Gminy Skawina

Plan działań i
inwestycje

Ocena
prowadzonych
działań

SKAWINA



SMART

Specific

Skonkretyzowany

Measureable

Mierzalny

Achiveable /
Ambitious

Osiągalny / Ambitny

Relevant

Istotny

Time-bound

Określone w czasie

SKAWINA



Start projektu
2015-2016

Przegląd
wskaźników co 5 lat
Rok 2020

Wartości docelowe
Rok 2025

Nazwa wskaźnika	Jedn.	Wartość bazowa wskaźnika (miesiąc i rok)	Wartość docelowa	Kierunek zmian	Źródło danych
Liczba parkingów P&R w sąsiedztwie przystanków kolejowych	[szt.]	0 (V 2016)	Przy każdym przystanku kolejowym	Wzrost	Inwentaryzacja UMiG Skawina
Liczba parkingów B&R	[szt.]	0 (V 2016)	Przy każdym przystanku kolejowym i przy przystankach autobusowych	Wzrost	Inwentaryzacja UMiG Skawina

Nazwa wskaźnika	Jedn	Wartość bazowa wskaźnika (miesiąc i rok)	Wartość docelowa	Kierunek zmian	Źródło danych
Liczba miejsc parkingowych typu Kiss&Ride w sąsiedztwie przystanków kolejowych	[szt.]	0 (V 2016)	Po 2 na każdym przystanku kolejowym	Wzrost	Inwentaryzacja UMiG Skawina
Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	[szt.]	0 (V 2016)	9	Wzrost	Inwentaryzacja UMiG Skawina

Nazwa wskaźnika	Jednostka	Wartość bazowa wskaźnika (miesiąc i rok)	Wartość docelowa	Kierunek zmian	Źródło danych
Liczba zdarzeń drogowych w Gminie Skawina	[szt.]	Ogółem: 348 Z udziałem rowerzystów: 8 Z udziałem pieszych: 24 (2015)	W każdym przypadku spadek o 20%	Spadek	Dane z Policji
Liczba pasażerów SKA	[pas/rok]	0 (V 2016)	1 492 000	Wzrost	Inwentaryzacja UMiG Skawina

Nazwa wskaźnika	Jedn.	Wartość bazowa wskaźnika (miesiąc i rok)	Wartość docelowa	Pożądany kierunek zmian	Źródło danych
Średnia liczba osób przebywających w obszarze Rynku 15 minut lub więcej w okresie popołudniowym (od 12.00 do 18.00)	[osoby]	174 (V 2016)	300	Wzrost	Inwentaryzacja UMiG Skawina
Podział zadań przewozowych w podróżach obligatoryjnych w obszarze gminy	[%]	Pieszo: 28,65 Rower: 3,06 Publiczny transport zbiorowy: 6,61 Autobus szkolny: 12,87 Bus prywatnego przewoźnika: 7,79 Samochód: 41,01 (V 2015)	Pieszo: 22 Rower: 15 Publiczny transport zbiorowy: 11 Autobus szkolny: 10 Bus prywatnego przewoźnika: 5 Samochód: 37 (V 2015)	Rower, Publiczny transport zbiorowy: Wzrost Samochód, Bus prywatnego przewoźnika, Autobus szkolny, pieszo: Spadek	Badania ankietowe UMiG Skawina

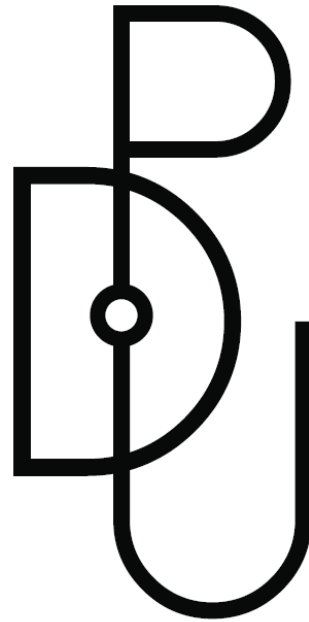
LYON

LYON

Plan podróży
miejskich

Plan
Zrównoważonej
Mobilności
miejskiej

Obszar
Aglomeracji Lyon



PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

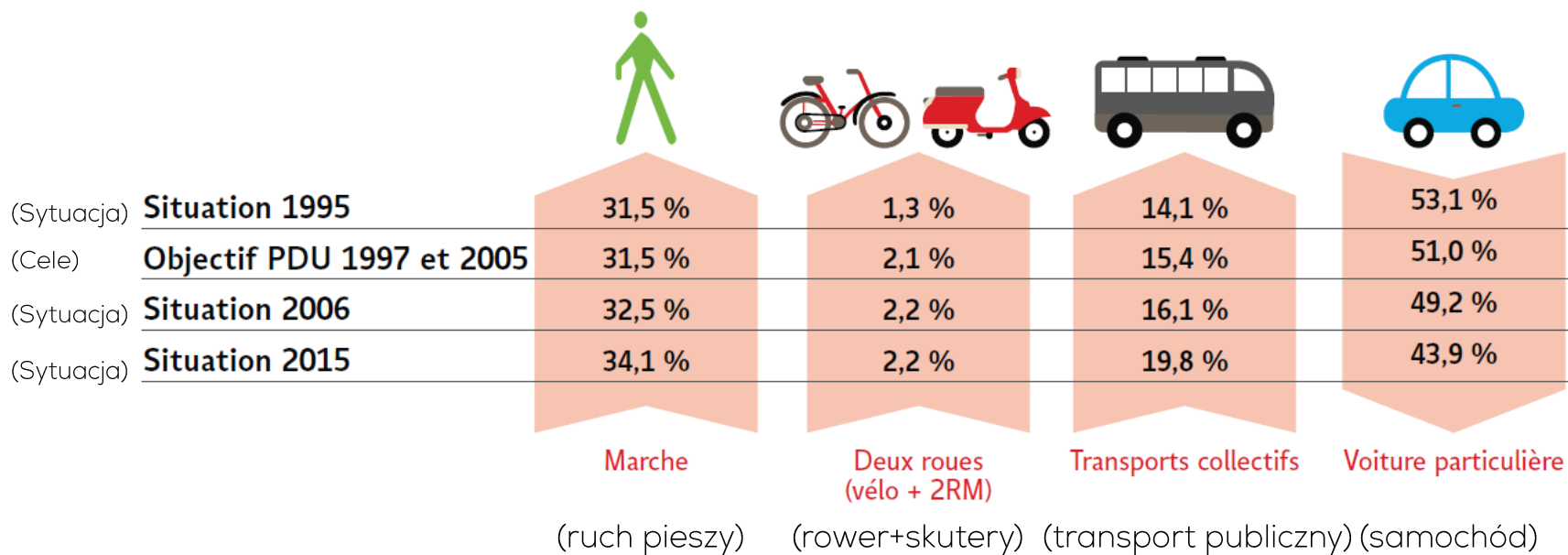
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

2017-2030

By zrozumieć logikę monitoringu i oceny musimy odnieść się do kontekstu prawnego i uregulowań

Zupełnie inna sytuacji niż w Polsce

Rewizja wcześniejszych działań





Start projektu
2017

Przegląd wskaźników co
5 lat

Wartości docelowe
Rok 2030

Propozycja 79
operacyjnych wskaźników
odnoszących się do
planu działań – ocen
tendencji

Cele operacyjne i strategiczne
Wskazanie tendencji

Wskaźnik produktu

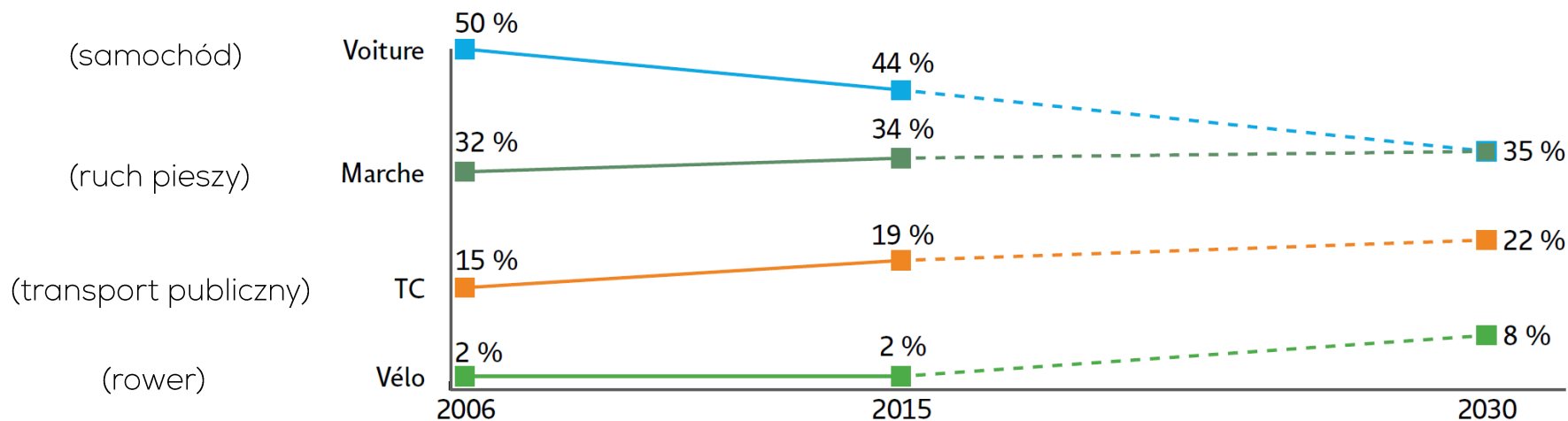


Ocena mobilności

Cele strategiczne
Cele SMART

Wskaźnik rezultatu

Główny wskaźnik rezultatu dla całego SUMP
(Cel podziału modalnego)



Cele szczegółowe (obszary strategiczne)

Przestrzeń do życia i zdrowie publiczne

Skrócenie o 5% przejechanych kilometrów w zakresie przewozu towarów transportem drogowym w stosunku do 2015 roku.

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń lokalnych:
 w przypadku NOx zmniejszenie emisji związanych z transportem o ponad 85% do 2030 r. w porównaniu z 2007 r.
 w przypadku PM10 zmniejszenie emisji związanych z transportem o ponad 60% do 2030 r. w porównaniu do 2007 roku.

Zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem o ponad 35% na terenie SUMP w 2030 r. w porównaniu do 2005 r.

Zachęcanie do korzystania z transportu publicznego/aktywnego w stosunku do prywatnego samochodu oraz tworzenie przestrzeni publicznych, aby mieszkańcy aglomeracji mieli możliwość na 30 minut aktywności fizycznej zalecanej przez WHO.

Zmniejszenie o połowę liczby ofiar śmiertelnych (32 w 2014 r.) i poważnych obrażeń (2408 w 2014 r.) związanych z wypadkami drogowymi na terenie SUMP do 2030 r., w szczególności wśród użytkowników niezmotoryzowanych.

8 osi strategicznego działania (plan działań)

Propozycje wskaźników
(Głównie wskaźniki produktu)

Wskazanie tendencji zmian





PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS
AGGLOMÉRATION LYONNAISE

Axe stratégique 2

Przyjazna i atrakcyjna przestrzeń
publiczna dla aktywności fizycznej

Długość ulic Tempo
30 w km

Powierzchnia stref
pieszych w km²

Liczba pieszych

Liczba bezpiecznych
miejsc parkingowych
dla rowerów w
obiektach typu „park
and ride”

Liczba rowerzystów



Axe stratégique 3

Sprawny i atrakcyjny transport publiczny

Wskaźniki nasycenia linii strukturalnych (sieć szkieletowa) - obciążenie linii

Liczba utworzonych kilometrów mocnych linii (sieć szkieletowa)

Zmniejszenie czasu podróży pomiędzy skrajnymi obszarami osi aglomeracji

Liczba linii korzystających ze środków poprawy efektywności - prioretyzacja TP - np. Buspas

Udział ekologicznie czystych pojazdów we flocie

Wskaźnik ataków na podróżnych na milion podróży wykonanych w sieci



Axe stratégique 4

Regulowana i uzasadniona mobilność samochodowa

Udział ruchu drogowego

Liczba parków lub pasujących miejsc do carpoolingu

Liczba km pasów zarezerwowanych dla carpoolingu

Liczba licencji taxi/Uber/Bolt/itd.

Liczba uregulowanych miejsc parkingowych na ulicach w aglomeracji



Axe stratégique 7

Zintegrowany transport towarowy

Procent floty
niediesla i
biogazowej

Liczba utworzonych
miejskich przestrzeni
logistycznych /
miejsc dostaw



Axe stratégique 8

Sposoby realizacji i finansowania

Liczba badań nad nowymi usługami i systemami transportowymi

Liczba „gapowiczów”

Liczba posiedzeń komisji SYTRAL SUMP i komitetu sterującego SUMP



WOLAŃSKI



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

