

RUCH PIESZY I ROWEROWY A KORKI ULICZNE

15

CIEKAWOSTEK DLA MIAST



The CIVITAS FLOW project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 635998



Jaki jest wpływ ruchu
pieszego i rowerowego
na zakorkowanie miasta?



Wstęp



Obawiają się Państwo, że wprowadzenie rozwiązań na rzecz poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego zwiększy korki? Kilka poniższych ciekawostek może okazać się pomocnych.

Korki uliczne są problemem dla każdego - w szczególności dla władz miast, które stoją przed szeregiem wyzwań związanych z jakością życia, bezpieczeństwem na drogach czy jakością powietrza.

Prawie połowa europejskich polityków i urzędników martwi się korkami, wprowadzając działania na rzecz ruchu pieszego (41%) i rowerowego (48%)¹. Zaskoczeniem dla wszystkich osób obawiających się korków może być fakt, że w rzeczywistości działania te mogą pomóc w ograniczeniu korków w miastach.

W skrócie, aktywne podróżowanie może być częścią rozwiązania służącego zwiększeniu przepustowości i poprawie płynności ruchu dla wszystkich użytkowników dróg.

W jaki sposób ruch pieszego i rowerowy może pomóc w ograniczeniu korków w miastach

¹ Na podstawie badań zrealizowanych w ramach projektu FLOW, stanowiących ujęcie poglądów decydentów z całej Europy (zarówno tych reprezentujących administrację, jak i wybieranych na swoje funkcje). W toku badania uzyskano 79 odpowiedzi.

Ciekawostki FLOW

Co dzieje się, gdy usuwa się pas jezdni przeznaczony dla samochodów w celu wytyczenia nowej drogi rowerowej? Lub gdy pieszym daje się więcej czasu na przekroczenie ruchliwej ulicy? Kilka miast podjęło takie działania i dokonało pomiaru rezultatów.

Ciekawostki FLOW wskazują, że działania na rzecz ruchu pieszego i rowerowego mogą nie tylko poprawić warunki dla samych pieszych i rowerzystów, ale również pomóc w zmniejszeniu korków. Opisano w nich – prawdopodobnie zaskakujące – wyniki ogólnej efektywności transportu uzyskane w wyniku poprawiania warunków ruchu pieszego i rowerowego.

Mamy nadzieję, że zamiast obawiać się wzrostu korków, poniższe informacje zainspirują Państwa do podejmowania śmiałych decyzji, wykorzystujących działania na rzecz pieszych i rowerzystów, w celu poprawy warunków ruchu dla całego miasta i wszystkich jego mieszkańców.

Jeżeli znają Państwo inne przykłady, które można by dodać do zbioru Ciekawostek, prosimy o kontakt.



Spis treści



Wpływ **działań na rzecz ruchu pieszego na korki**

1. Udostępnienie przestrzeni pieszym poprawia mobilność i pozwala obsłużyć 700 osób więcej w godzinach szczytu (Dublin, Irlandia)
2. Zwęzanie dróg w celu zmniejszenia długości przejść dla pieszych nie zwiększa korków (Lizbona, Portugalia)
3. Udogodnienia dla pieszych skracają czas podróży autobusem o 40% (Strasburg, Francja)
4. Nowe place dla pieszych skracają czas podróży taksówkami i autobusami o 15% (Nowy Jork, USA)

Wpływ **działań na rzecz ruchu rowerowego na korki**

5. Nowe ścieżki rowerowe skracają czas podróży samochodem o 35% (Nowy Jork, USA)
6. Autostrady rowerowe skracają czas spędzony w korku o 3,8 mln godzin (Holandia)
7. Sieć autostrad rowerowych zmniejsza zapotrzebowanie na 50 000 podróży samochodem dziennie (Zagłębie Ruhry, Niemcy)
8. Program rowerów miejskich zmniejsza korki podczas robót drogowych (Bordeaux, Francja)
9. Program rowerów miejskich zmniejsza korki o 4% (Waszyngton DC, USA)

10. Udogodnienia dla rowerzystów prowadzą do zmniejszenia o 45% ruchu samochodowego i umożliwiają szybszy transport publiczny (Kopenhaga, Dania)

Wpływ ograniczenia ruchu pojazdów na korki

11. Strefy zamknięte dla ruchu samochodowego sprawiają, że w ścisłym centrum miasta jest prawie 30% samochodów mniej (Paryż, Francja)
12. Ograniczenie ruchu w strefach osiedlowych zmniejsza ruch o 16%, powodując też zmniejszenie liczby podróży samochodem o 10 000 na dzień (Londyn, Wielka Brytania)

Możliwości wykorzystania ruchu pieszego i rowerowego do zmniejszenia korków

13. Milion podróży dziennie można zrealizować pieszo w mniej niż 10 minut (Londyn, Wielka Brytania)
14. 8,17 mln podróży dziennie realizowanych pojazdem silnikowym można zrealizować na rowerze w mniej niż 20 minut (Londyn, Wielka Brytania)
15. Dzięki programowi zabezpieczania ulic w okolicach szkół w czasie szczytu na ulicach jest o ponad 4 000 samochodów mniej (Bolzano, Włochy)





Nowe skwery miejskie poprawiają mobilność, a w godzinach szczytu obsługują

700

dodatkowych osób

DZIAŁANIE:

Udostępnienie pieszym przestrzeni na drodze

MIEJSCE:

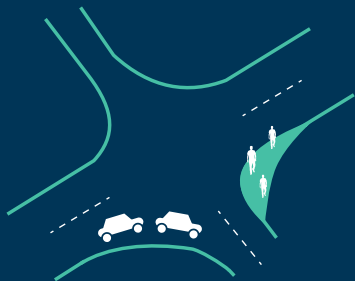
Dublin, Ireland

College Green w Dublinie to jeden z najbardziej prestiżowych adresów w Irlandii, a jednocześnie – szczególnie ruchliwa ulica. Miejsce to stanowi tzw. wąskie gardło dla osób dojeżdżających do pracy rowerem lub samochodem, a także dla wielu zwiedzających (pieszo), poruszających się głównym szlakiem turystycznym. Podczas porannych i wieczornych godzin szczytu w ciągu jednej godziny skrzyżowanie pokonuje 3800 osób. Pierwotnie planowano zamknąć jedną z odnóg skrzyżowania dla samochodów prywatnych. Niemniej jednak modelowanie przeprowadzone w ramach projektu FLOW pokazało, że podjęcie szerszej zakrojonych działań na rzecz udostępnienia przestrzeni pieszym – a co za tym idzie przekierowania transportu publicznego – poprawiłoby mobilność, pozwalając 700 osobom więcej przedostawać się przez to przewężenie w godzinach szczytu. Nowy plan zatwierdzono, a roboty mają rozpocząć się w 2018 r. Dodatkowe działania na rzecz zarządzania ruchem obejmą uznanie za priorytet ruchu autobusowego w celu utrzymania czasu przejazdu oraz zarządzanie miejscami postojowymi na zewnętrznej obwodnicy Dublina.

ŹRÓDŁO:

Dublin City Council – College Green Project 2015.

CIEKAWOSTKA 1



Zwężanie dróg w celu zmniejszenia długości przejść dla pieszych **nie** zwiększa korków

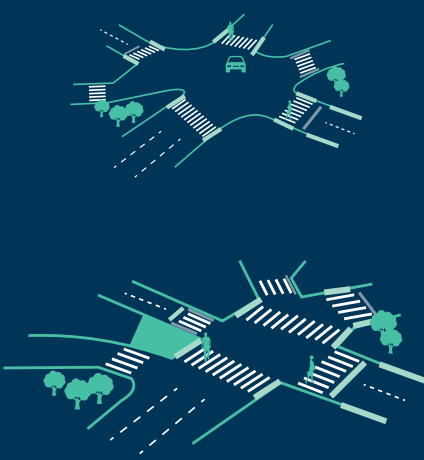
DZIAŁANIE:
Reducing pedestrian crossing distances

MIĘJSCE:
Lisbona, Portugalia

ŹRÓDŁO:
Lisbon City Council, Pedestrian Accessibility Plan Team (2017):
Estudo da Percepção do Indivíduo na Modificação do Espaço Público:
Comportamentos e percepções de peões antes e após obras de
requalificação na Rua Alexandre Herculano.

Aby zapewnić pieszym dostatecznie dużo czasu na bezpieczne przechodzenie przez ruchliwą ulicę Alexandre Herculano, miasto Lizbona podjęło dwa działania opracowane podczas modelowania przeprowadzonego w ramach projektu FLOW: ograniczono długość przejścia dla pieszych i zmniejszono promień skrętu na wszystkich rogach skrzyżowania. Czas trwania zielonego światła dla pieszych pozostaje taki sam, ale krótszy dystans do pokonania sprawia, że piesi mają dostatecznie dużo czasu, aby bezpiecznie przejść przez ulicę. Przed interwencją piesi musieli poruszać się po skrzyżowaniu z prędkością 0,51 m/s. Po interwencji, dzięki krótszemu przejściu dla pieszych, mogą oni iść ze spacerową prędkością 0,12 m/s. Piesi czują się teraz bezpieczniej (+18%) i odczuwają ze strony kierowców mniejszą presję, aby iść szybciej (-14%). Działanie to ma również uspokajający wpływ na kierowców, którzy podjeżdżają teraz do skrzyżowań z mniejszą prędkością. W Lizbonie nie odnotowano większego natężenia korków.

CIEKAWOSTKA 2



Udogodnienia dla pieszych skracają czas podróży autobusem o

40%

DZIAŁANIE:

Szersze chodniki, dostosowany czas sygnalizacji świetlnej

MIEJSCE:

Strasbourg, Francja

Początkowo obawiano się, że planowane w Strasburgu zmniejszenie przepustowości dróg dla pojazdów silnikowych wokół centralnego Pont Kuss (most Kuss) na rzecz pieszych zwiększy korki. Tymczasem poszerzenie chodników, zwężenie jezdni i dostosowanie interwałów sygnalizacji świetlnej nie tylko poprawiło bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, ale również przyniosło istotne korzyści dla transportu publicznego. Czas oczekiwania i podróży w transporcie publicznym zmniejszył się, a czas przejazdu niektórymi liniami skrócił się o 40%. Zmiany w sygnalizacji świetlnej doprowadziły również do skrócenia czasu oczekiwania pieszych: obecnie jest to od 30 do 60 sekund, podczas gdy wcześniej było to ponad 60 sekund.

ŹRÓDŁO:

Kretz, Tobias, F. Schubert, F. Reutenauer (2013). Using micro-simulation in the restructuring of an urban environment in favour of walking. European Transport Conference 2013. PTV Group, Karlsruhe, Germany & PTV Group, Strasbourg, France.

CIEKAWOSTKA **3**



Nowe place dla pieszych skracają czas podróży taksówkami i autobusami o

15%

DZIAŁANIE:

Udostępnienie większej przestrzeni
pieszym

MIEJSCE:

Nowy Jork, USA

Broadway na Manhattanie stał się zakorkowanym odcinkiem charakteryzującym się skomplikowanymi skrzyżowaniami i niedostateczną ilością miejsca dla pieszych, szczególnie w okolicach niezwykle popularnych Times Square i Herald Square. Aby dać więcej miejsca pieszym, miasto zmieniło organizację ruchu, uprościło skrzyżowania i stworzyło na dwóch skwerach place dla pieszych. Chociaż liczba samochodów uległa zwiększeniu, czas podróży taksówkami i autobusami zmniejszył się o 15%. W ramach programu stworzono lepszą przestrzeń miejską umożliwiającą ludziom spotkania i interakcje. Pozwoliło to również na zapewnienie bezpieczniejszych przejść dla pieszych i zmniejszenie liczby rannych w wypadkach na drodze – o 63% wśród zmotoryzowanych i 35% wśród pieszych.

ŹRÓDŁO:

Department of Transportation (2010): Green Light for Midtown evaluation report. New York City.

Living Streets (2011): Making the Case for Investment in the Walking Environment: a review of the evidence, a report for Living Streets by the University of the West of England and Cavill Associates.

CIEKAWOSTKA 4



Udogodnienia dla
rowerzystów prowadzą
do zmniejszenia o

45%

ruchu samochodowego
i umożliwiają szybszy
transport publiczny

DZIAŁANIE:

Poprawa infrastruktury i obniżenie
dozwolonej prędkości

MIEJSCE:

Kopenhaga, Dania

ŹRÓDŁA:

ICLEI (2014): The Nørrebrogade Project:
revitalizing a major road corridor for enhanced
public transport and urban life. ICLEI Case
Stories: Urban-LEDS Series - No. 01.

Copenhagenize.com (2013): Nørrebrogade - a
Car-Free(ish) Success.

W 2006 r. w mieście Kopenhaga zmieniono organizację ruchu na stale zakorkowanej ulicy Nørrebrogade: poszerzono ścieżki rowerowe i chodniki, wyodrębniono buspas i zmieniono ograniczenie prędkości z 50 km/h na 40 km/h. Ruch samochodowy w okolicy zmniejszył się o 45%, czas podróży autobusem skrócił się o 10%, poziom hałasu stał się 50% niższy, a liczba rowerzystów wzrosła o 10%. Liczba wypadków drogowych spadła o 45% w ciągu 33 miesięcy. Wzrosło zatrudnienie i przychody punktów handlowo-usługowych, a wzdłuż ulicy otwarto 27 nowych punktów, które korzystają na zwiększonej wydajności dostaw. Projekt Nørrebrogade zwiększył atrakcyjność przestrzeni miejskiej i doprowadził do poprawy jakości powietrza.

CIEKAWOSTKA **5**



Autostrady rowerowe skracają czas spędzony w korku o **3.8** mln godzin

DZIAŁANIE:

Budowa bezkolizyjnych ścieżek
rowerowych szybkiego ruchu

MIEJSCE:

Holandia

Badanie zrealizowane przez holenderskiego konsultanta, Goudappel Coffeng, wykazało, że zbudowanie 675 dodatkowych kilometrów ścieżek rowerowych szybkiego ruchu zmniejszyłoby czas spędzony w korkach w Holandii o 3,8 mln godzin rocznie. Kolejne 9,4 mln godzin podróży samochodem rocznie można by zaoszczędzić, zwiększając wykorzystanie rowerów elektrycznych. W badaniu wykorzystano modelowanie ruchu, które umożliwiło przeanalizowanie oddziaływania rozbudowanej sieci autostrad rowerowych na wybór środków transportu w Holandii.

ŹRÓDŁO:

Goudappel Coffeng (2011): Cycle
freeways - What are the benefits?

CIEKAWOSTKA **6**



Sieć autostrad rowerowych zmniejsza zapotrzebowanie na **50,000** podróży samochodem dziennie

DZIAŁANIE:

Budowa 101 km autostrady rowerowej w aglomeracji miejskiej

MIEJSCE:

Zagłębie Ruhry, Niemcy

W badaniu zapotrzebowania w ruchu ulicznym przeprowadzonym w gęsto zaludnionym Zagłębiu Ruhry oszacowano, że dzięki autostradzie rowerowej RS1 można wyeliminować do 50 000 podróży pojazdami silnikowymi dziennie. Część Radschnellweg Ruhr (autostrady rowerowej Ruhry) jest nadal w budowie. Zakończony odcinek liczący 101 km przyciągnie nowych rowerzystów dzięki stworzeniu bezpiecznych i wydajnych tras rowerowych, a jednocześnie zadowoli zmotoryzowanych dzięki ograniczeniu zatorów na drodze. Całkowity koszt projektu wyniesie 180 mln EUR (blisko 1,8 mln EUR za kilometr), co jest rozwiązaniem zdecydowanie oszczędniejszym niż projekty dróg, których koszt w Niemczech to średnio 8,24 mln EUR/km.

ŹRÓDŁA:

Regionalverband Ruhr (2014): Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr RS1. Essen: RVR.
World Highways (2010). European highway construction costs evaluated.

CIEKAWOSTKA **7**



System rowerów miejskich zmniejsza korki podczas robót drogowych

DZIAŁANIE:

Wprowadzenie rowerów miejskich na okres długotrwałych robót drogowych

MIEJSCE:

Bordeaux, Francja

ŹRÓDŁO:

Belhocine, Aurelien (2015): Bicycle policies of Bordeaux Métropole, Master Thesis SciencesPo Bordeaux

Miasto Bordeaux zaczęło za darmo wypożyczać rowery, aby zapewnić dostęp do miasta podczas prac przy budowie sieci tramwajowej rozpoczętych w 2000 r. Program okazał się olbrzymim sukcesem i rozwinął się do stałej oferty 4 000 rowerów. W okresie zwiększonego ruchu i korków spowodowanych robotami drogowymi ludzie wybierali najprostszy, najtańszy i najbardziej praktyczny środek transportu. Chociaż przed rozpoczęciem budowy samochody wykorzystywano w 64% podróży, w okresie budowy w centrum było to zaledwie 40% podróży. Gdyby poziom korzystania z samochodów utrzymałby się w okresie budowy na poziomie 64%, korki z pewnością byłyby zdecydowanie większe. Rower stał się środkiem transportu wybieranym w 9% wszystkich podróży po centrum i 4% podróży przez całe miasto, podczas gdy przed rozpoczęciem programu wynik ten wynosił 1–2%. Udział podróży realizowanych pieszo zwiększył się o 2% (z 22% do 24%), a wykorzystanie transportu publicznego wzrosło z 9% do 10%.

Program rowerów miejskich zmniejsza korki o

4%



DZIAŁANIE:

Wprowadzenie rowerów miejskich

MIEJSCE:

Waszyngton DC, USA

ŹRÓDŁO:

Hamilton, Timothy, and Casey J. Wichman (2015): Bicycle Infrastructure and Traffic Congestion: Evidence from DC's Capital Bikeshare. Discussion paper 15-39. Washington, DC: RFF.

David Schrank, Bill Eisele, Tim Lomas, and Jim Bak (2015): Texas A&M Transportation Institute's 2015 urban mobility scorecard. Technical report, Texas A&M University.

Program Capital Bikeshare wprowadzony w Waszyngtonie zmniejszył korki uliczne o 4%, jak wynika z badania przeprowadzonego przez duet badaczy Hamilton i Wichman. W ramach kontynuacji badania oszacowano, że rozszerzenie systemu rowerów miejskich na całe miasto mogłoby ograniczyć koszty korków dla osób dojeżdżających do pracy na terenie Waszyngtonu o ok. 57 USD (52 EUR) rocznie na osobę, a całkowitych kosztów – o 182 mln USD (166 mln EUR). Zmniejszone o 4% korki przekładają się na roczną korzyść w wysokości ok. 1,28 mln USD (1,17 mln EUR), wynikającą z ograniczenia emisji CO₂ powodowanych przez natężony ruch. Badanie sugeruje, że zwiększona skala wykorzystania rowerów wynika z faktu, iż osoby dojeżdżające do pracy przesiadają się z samochodów na rowery.

CIEKAWOSTKA 9

Nowe ścieżki rowerowe skracają czas podróży samochodem o



35%

MIEJSCE:

Nowe ścieżki rowerowe wyodrębnione w jezdni

MIEJSCE:

Nowy Jork, USA

Według pomiarów nowojorskiego Departamentu Transportu podróż samochodem po Columbus Avenue na Manhattanie na odcinku od 96. do 77. ulicy (wynoszącym 1,6 km) zajmuje przeciętnie 4,5 minuty. Po wprowadzeniu w 2011 r. wyodrębnionych pasów dla rowerów ta sama podróż zajmuje tylko 3 minuty. Mniej przestrzeni dla kierowców nie powoduje większych opóźnień na skrzyżowaniach. Wręcz przeciwnie – wyodrębnione pasy dla rowerów przynoszą korzyści użytkownikom wszystkich środków transportu i skracają czas podróży zmotoryzowanych o 35%, mimo że całkowita liczba pojazdów silnikowych na drodze nie uległa zmianie. Wynika to z inteligentnego projektu zakładającego dodanie lewoskrętów, dzięki którym samochody mogą wydostać się z ciągu pojazdów, widzą obok siebie rowerzystów i nie czują presji podczas wykonywania manewru.

ŹRÓDŁO:

Peters, Adele (2014): New York City's Protected Bike Lanes Have Actually Sped Up Its Car Traffic, Fast Company.

CIEKAWOSTKA 10



Strefy zamknięte dla ruchu samochodowego sprawiają, że w ścisłym centrum miasta jest prawie

30%
samochodów mniej

DZIAŁANIE: Nowe tereny dla pieszych

MIEJSCE: Paryż, Francja

Parc Rives de Seine to nowa, licząca osiem hektarów, strefa bez samochodów przeznaczona dla pieszych, rowerzystów i poszukujących wytchnienia, a jednocześnie miejsce w centrum Paryża stanowiące część światowego dziedzictwa UNESCO. Do niedawna obszar ten był zakorkowaną drogą szybkiego ruchu biegnącą wzdłuż rzeki o dużym nasileniu ruchu samochodowego. Sześć miesięcy po udostępnieniu nabrzeża pieszym w centrum Paryża odnotowano o 1 349 samochodów dziennie mniej (28,8%) (stan z lutego 2017 r. w porównaniu do lutego 2016 r.). Zjawisko zanikania ruchu ulicznego jest znane również jako „ewaporacja ruchu” i wyjaśnia je paradoks Braessa, według którego całkowite usunięcie zakorkowanych dróg może przyczynić się do zmniejszenia natężenia ruchu, ponieważ użytkownicy zmieniają trasy, harmonogramy, częstotliwość podróży lub środek transportu.

ŹRÓDŁO:
City of Paris (2017): Moins de véhicules et moins de pollution depuis la piétonnisation de la rive droite.

CIEKAWOSTKA **11**



Ograniczenie ruchu w strefach osiedlowych prowadzi do spadku liczby podróży zmotoryzowanych o **10,000** w skali dnia

DZIAŁANIE:
Ograniczenia ruchu i zamknięcie dróg

MIEJSCE:
Londyn, Zjednoczone Królestwo

ŹRÓDŁO:
Ross Lydall (2016): 'Mini Holland' scheme in
Walthamstow hailed as major success as
traffic falls by half. Evening Standard.

Londyńskie Walthamstow objęto programem „Mała Holandia”, który miał doprowadzić do ograniczenia ruchu w strefach zamieszkania. Działania na rzecz budowy infrastruktury rowerowej na poziomie holenderskim obejmowały zamknięcie wybranych dróg osiedlowych w celu zmniejszenia natężenia ruchu oraz zachęcenia do korzystania z roweru jako domyślnego środka transportu przy podróżach na niewielkie odległości. Wzdłuż głównych dróg wytyczono wydodrębnione ścieżki rowerowe. Doprowadziło to do powstania obszaru przyjaznego rowerzystom i sprawiło, że kierowcy przestali korzystać ze stref zamieszkania zamiast z głównych dróg w ramach skracania sobie trasy. Wyniki pokazały, że poziom natężenia ruchu na 12 kluczowych drogach spadł o 56%, co oznaczało 10 000 mniej podróży samochodem w skali dnia. Choć zaobserwowano niewielki wzrost natężenia ruchu na dwóch drogach sąsiadujących z tym obszarem, w ogólnym rozrachunku od początku programu natężenie ruchu zmalało o 16%.



Milion podróży dziennie można zrealizować pieszo w mniej niż 10 minut

MIEJSCE:
Londyn, Zjednoczone Królestwo

Przeprowadzona niedawno analiza danych dotyczących podróży wykazała, że londyńczycy realizują dziennie blisko 2,4 mln podróży pojazdami silnikowymi (samochód, motocykl, taksówka lub transport publiczny) na odcinkach, które mogliby pokonać pieszo. 40% z tych podróży zajęłoby większości osób mniej niż 10 minut. Badanie wykazało również, że kolejne 1,2 mln podróży pojazdami silnikowymi można zrealizować częściowo pieszo (np. dojazd samochodem lub autobusem na stację kolejową). Chociaż dla osiągnięcia tych wyników konieczne może być inwestowanie w infrastrukturę dla pieszych, londyńskie badanie pokazuje niezwykle potencjał w zakresie obniżenia liczby podróży pojazdami silnikowymi (a zatem i skali korków).

ŹRÓDŁO:
Transport for London (2017): Analysis of
Walking Potential.



6,47 mln codziennych
podróży realizowanych
pojazdem silnikowym
można zrealizować
na rowerze w mniej
niż 20 minut

MIEJSCE:
Londyn, Zjednoczone Królestwo

W Londynie przeprowadzono analizę potencjału ruchu rowerowego, podobną do opisanej wczesniej analizie potencjału ruchu pieszego. Badanie z 2017 r. wykazało, że z 13 milionów podróży realizowanych pojazdami silnikowymi 8,17 mln (a więc 62%) można by potencjalnie w całości zrealizować na rowerze. 6,47 mln z owych 8,17 mln potencjalnych podróży rowerowych zajęłaby większość osób mniej niż 20 minut. Liczba 6,47 mln obejmuje 2,4 mln podróży, które można by w całości przejść pieszo, o czym już wspomniano. Ponad połowa obejmuje odcinki krótsze niż 3 km, a obecnie jest pokonywana samochodem. Zaledwie 6% podróży, które potencjalnie można by zrealizować na rowerze, faktycznie realizuje się na rowerze. Mając na uwadze, że Londyn ma znacznie powiększyć się na przestrzeni kolejnych 25 lat, pełne wykorzystanie potencjału ruchu rowerowego i pieszego mogłoby zdecydowanie pomóc w zmniejszeniu korków – i obniżeniu poziomu emisji – w obrębie całej sieci transportu.

ŹRÓDŁO:
Transport for London (2017): Analysis of
Cycling Potential.

CIEKAWOSTKA **14**



Dzięki programowi
zabezpieczania ulic w
okolicach szkół w czasie
szczytu na ulicach jest
o ponad **4,000**
samochodów mniej

DZIAŁANIE:

Ograniczenia dostępu (udostępnienie
przestrzeni pieszym, strefy ograniczonego
ruchu)

MIEJSCE:

Bolzano, Włochy

ŹRÓDŁA:

Transport Learning (2012): D6.1. – Materials
for the site visits in Graz (AT) and Bolzano (IT).
Comune di Bolzano (2009): Piano Urbano Della
Mobilità 2020 Mobilitätsplan.

W mieście Bolzano we Włoszech w 1986 r. w okolicach szkół podstawowych wprowadzono inicjatywę „Ulice szkolne”, która miała pomóc zwiększyć bezpieczeństwo i samodzielność w przemieszczaniu się przez dzieci oraz zmniejszyć ruch w godzinach szczytu. Koncepcja „ulic szkolnych” obejmuje ograniczenia dostępu samochodów do konkretnych ulic w sąsiedztwie szkoły na krótki czas (np. 15 minut) w godzinach, w których dzieci przychodzą do szkoły i z niej wychodzą. Skutecznie uniemożliwia to rodzicom wysadzanie dzieci przy bramie szkoły i odbieranie ich z tego miejsca. W Bolzano, gdzie udział podróży środkami transportu innymi niż samochód we wszystkich podróżach w obrębie miasta wynosi 80%, do szkół podstawowych uczęszcza blisko 6 000 dzieci. Aby zilustrować skalę korków, jakim zapobiega inicjatywa „Ulice szkolne”, wystarczy przykład: gdyby 6 000 dzieci było odwożonych do szkoły, oznaczałoby to w godzinach szczytu 4 800 dodatkowych podróży w sieci drogowej. Stanowi to 8% całkowitej dziennej liczby podróży pojazdami silnikowymi.

CIEKAWOSTKA **15**

O FLOW



FLOW to projekt CIVITAS realizowany w ramach programu „Horyzont 2020” od maja 2015 r. do kwietnia 2018 r. W ramach FLOW opracowano metodologię analizy multimodalnej umożliwiającej ocenę oddziaływania działań na rzecze ruchu pieszego i rowerowego na wydajność sieci transportowej i zatory drogowe. Pomysły FLOW testowane są w miastach partnerskich – Budapeszcie, Dublinie, Gdyni, Lizbonie, Monachium i Sofii.
<http://h2020-flow.eu>

KÓZREMÚKÓDÓK:

Pasquale Cancellara, Polis
Bonnie Fenton, Rupprecht Consult
Dagmar Köhler, Polis
Andy Nash, crowdsourced-transport
Benedicte Swennen, ECF
Brownen Thornton, Walk 21
Martin Wedderburn, Walk 21

KONTAKT:

Koordynator projektu:

Rupprecht Consult
Bonnie Fenton, Kristin Tovaas
b.fenton@rupprecht-consult.eu, k.tovaas@rupprecht-consult.eu

Kierownik ds. promocji:

Polis
Dagmar Köhler
dkoehler@polisnetwork.eu

Ciekawostki FLOW w formie slajdów PowerPoint do wykorzystania w prezentacjach można znaleźć na stronie www.h2020-flow.eu

ZASTRZEŻENIA PRAWNE

Wyłączną odpowiedzialność za zawartość niniejszego dokumentu ponoszą autorzy. Niekoniecznie odzwierciedla on opinię Unii Europejskiej. Ani Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci, ani Komisja Europejska nie odpowiadają za ewentualne wykorzystanie informacji zawartych w niniejszym opracowaniu.



The CIVITAS FLOW project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 635998