

Zrównoważony Plan Mobilności Miejskiej

dla Miasta Bochnia na lata 2017-2025



SESJA
RADY MIASTA BOCHNIA
26.01.2017 r.

CZĘŚĆ I: UWAGI WSTĘPNE



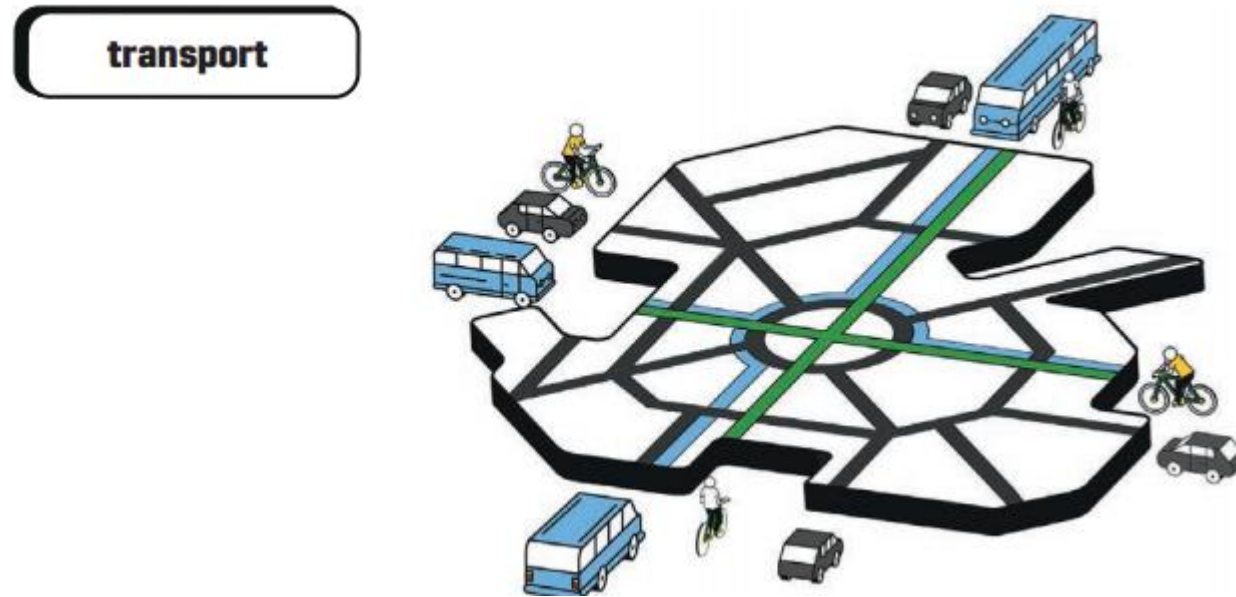
✓ Istota zrównoważonej mobilności miejskiej



Równoważne traktowanie wszystkich form przemieszczania się w mieście:

- ruch pieszy
- ruch rowerów
- transport publiczny
- ruch samochodowy

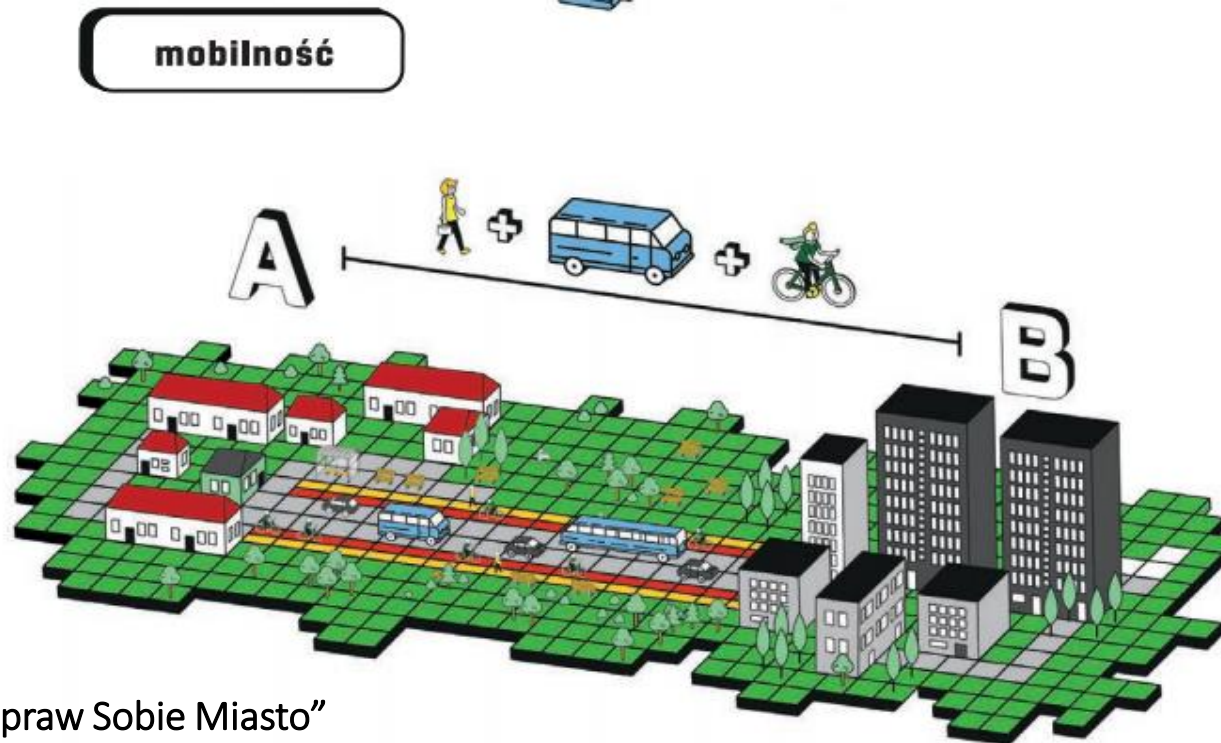
✓ Co różni zarządzanie mobilnością od zarządzania transportem ?



Rys. Paweł Jaworski, Fundacja „Napraw Sobie Miasto”

Punktem wyjścia w zarządzaniu transportem jest analiza sieci komunikacyjnych, które są traktowane niezależnie. Celem projektowania jest wówczas usprawnienie ruchu potoku pojazdów. Problematyka ta stanowi motyw przewodni [Studium Transportowego dla Miasta Bochni](#)

✓ Co różni zarządzanie mobilnością od zarządzania transportem ?



Rys. Paweł Jaworski, Fundacja „Napraw Sobie Miasto”

W przypadku zarządzania mobilnością rozpoczynamy od badania sposobów poruszania się ludzi po mieście, ponieważ w centrum naszego zainteresowania stawiamy użytkownika infrastruktury komunikacyjnej. Pytamy o to, w jaki sposób dotrze z punktu A do punktu B, korzystając z różnych środków transportu. Zagadnienia te stanowią clou [Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Bochni](#)

✓ Podstawa prawna sporządzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

Dokument sporządza się w oparciu o opracowanie Komisji Europejskiej pt. „Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” (Bruksela. Wersja marzec 2014)

Tworzone w tym zakresie plany w języku angielskim nazywa się
Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM)

Dokument stanowi załącznik do dokumentacji aplikacyjnej, wymagany w celu uzyskania dofinansowania w nowej perspektywie unijnej

(RPO WM, POIŚ na lata 2014-2020).

✓ Czym jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej?

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej **to zbiór zasad opisujących zupełnie nową kulturę poruszania się po mieście.**

Ze względu na swój charakter, **nie skupia się na wskazaniu dokładnych rozwiązań, lecz na identyfikacji problemów**, z którymi zмага się lokalny system transportowy i **identyfikacji kierunków dalszego rozwoju.**

Opiera się on na istniejących praktykach w zakresie planowania i bierze pod uwagę zasady integracji, partycypacji społecznej oraz oceny.

Stanowi tym samym uzupełnienie w stosunku do istniejących strategii miejskich i charakteryzuje się odmiennym spojrzeniem na sposób planowania.

✓ Podejście partycypacyjne

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej skupia się na potrzebach mieszkańców w zakresie mobilności. Tym samym, rozbudowany system partycypacji społecznej stanowi cechę charakterystyczną dokumentu.

Z tego względu, konsultacje i akcje informacyjne przeprowadzane muszą być na każdym etapie powstawania dokumentu.

✓ Interesariusze mobilności miejskiej

- Władze samorządowe
- Mieszkańcy
(piesi, rowerzyści, kierowcy, użytkownicy transportu publicznego)
- Przedsiębiorstwa przemysłowe, usługowe i handlowe
- Operatorzy lokalnego transportu publicznego
- Przewoźnicy towarów
- Organizacje pozarządowe i inne podmioty np. świadczące usługi edukacyjne, badawczo-rozwojowe

✓ Techniki badawcze oraz metody partycypacji społecznej



Desk research – analiza danych zastanych



Ulotki i plakaty



Ogłoszenia prasowe i internetowe



Badania ankietowe PAPI – wywiady bezpośrednie 450 osób



Badanie ankietowe CATI – wywiady telefoniczne 50 przedsiębiorców



Spotkania konsultacyjne i warsztaty

✓ Konsultacje społeczne

- **Panel dyskusyjno-warsztatowy** z udziałem różnych grup interesariuszy zainteresowanych mobilnością miejską zorganizowano w dniu **6.10.2016r.** w Urzędzie Miasta Bochnia
- **Konsultacje społeczne roboczej wersji** Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przeprowadzono w dniach **19.12.2016 – 09.01.2017 r.** w formie:
 - **wyłożenia do publicznego wglądu na 21 dni,**
 - **zbierania opinii, uwag i wniosków w postaci papierowej i elektronicznej;**
- Do projektu dokumentu **wniesiono 12 uwag i wniosków.** Większość zgłoszonych propozycji została rozpatrzona pozytywnie i wprowadzona do treści dokumentu
- Informacja o konsultacjach społecznych umieszczona została na stronie internetowej miasta Bochnia, na lokalnych portalach internetowych oraz na BIP i tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Bochnia.

✓ Strategiczna Ocena Oddziaływania Na Środowisko

- Na etapie końcowym przygotowywania dokumentu **uzgodniono możliwość odstąpienia od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla opracowanego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej** z uwagi na fakt, iż realizacja inwestycji zawartych w treści Planu nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko.
- Odstąpienie nastąpiło w wyniku dokonania uzgodnień przez Burmistrza Miasta z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Krakowie oraz Wojewódzką Stacją Sanitarno-Epidemiologiczną w Krakowie.

CZĘŚĆ II: Diagnoza

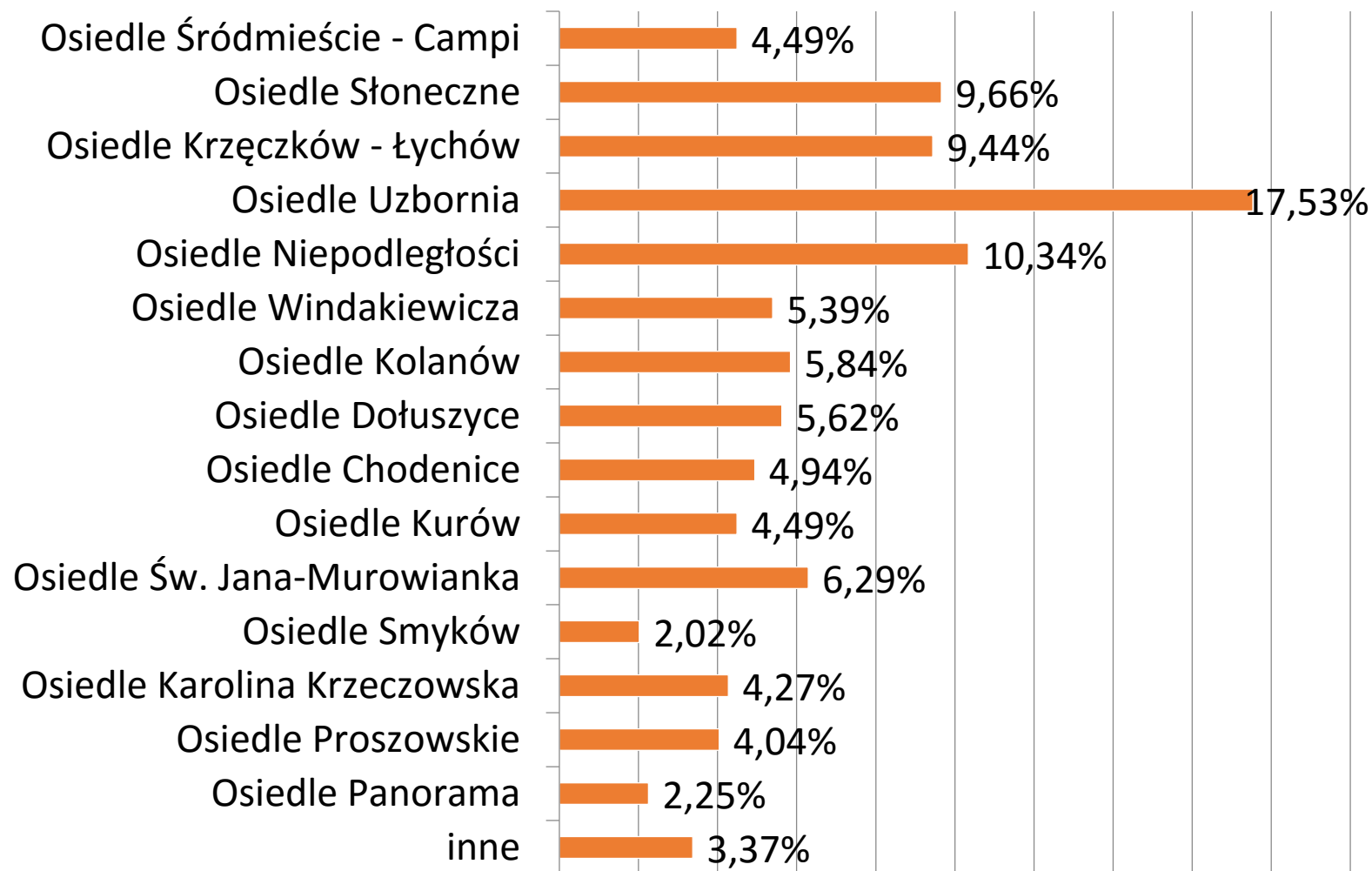


Główne wyniki badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców



✓ Główne wyniki badania z mieszkańcami

Podział próby badawczej badania ankietowego w odniesieniu do miejsca zamieszkania respondentów (w %, N=450)



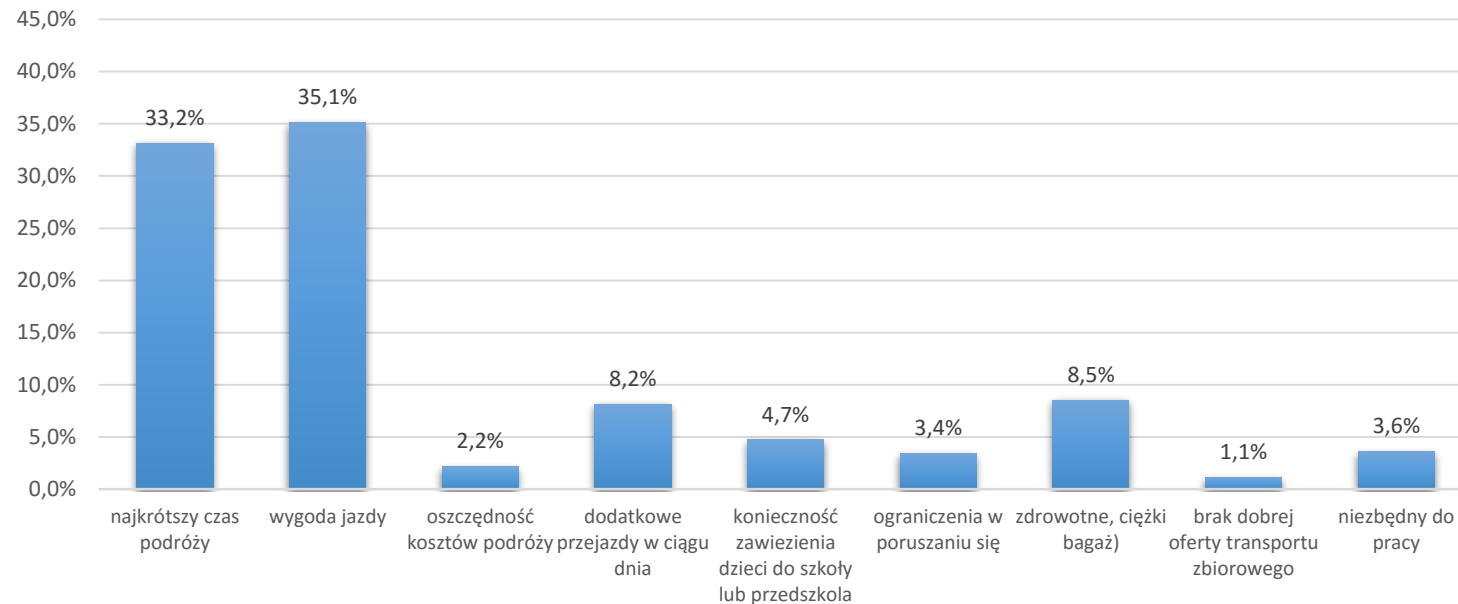
✓ Podział podróży ze względu na środek transportu

Częstotliwość poruszania się poszczególnymi środkami transportu (w %, N=450)

	Samochód	Autobus	Motocykl/skuter	Rower	Kolej
Codziennie	54,69%	26,71%	3,65%	3,81%	0,72%
Kilka razy w tygodniu	11,67%	7,09%	1,70%	4,29%	0,24%
Raz w tygodniu	3,89%	3,31%	1,70%	3,33%	0,24%
Sporadycznie	3,43%	11,82%	2,43%	12,14%	7,42%
Nie korzystam	26,32%	51,06%	90,51%	76,43%	91,39%

✓ Powody wyboru głównego środka transportu

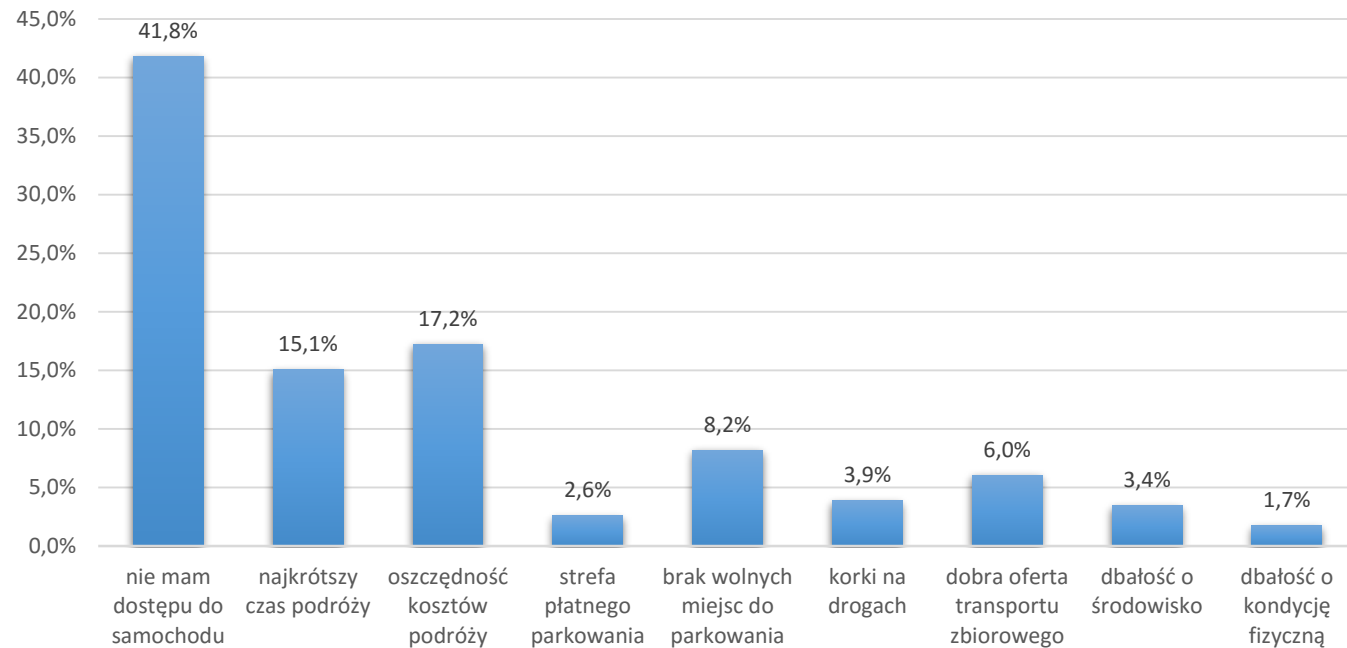
Powody wyboru samochodu do wykonywania codziennych podróży (N =450)



Najczęściej wymieniane były takie przyczyny jak minimalizacja czasu podróży oraz komfort i wygoda jazdy. W mniejszej liczbie przypadków, podróżni powoływali się na konieczność wykonania większej liczby przejazdów w ciągu dnia np. zawiezenie dzieci, transportu ciężkiego bagażu lub problemy zdrowotne.

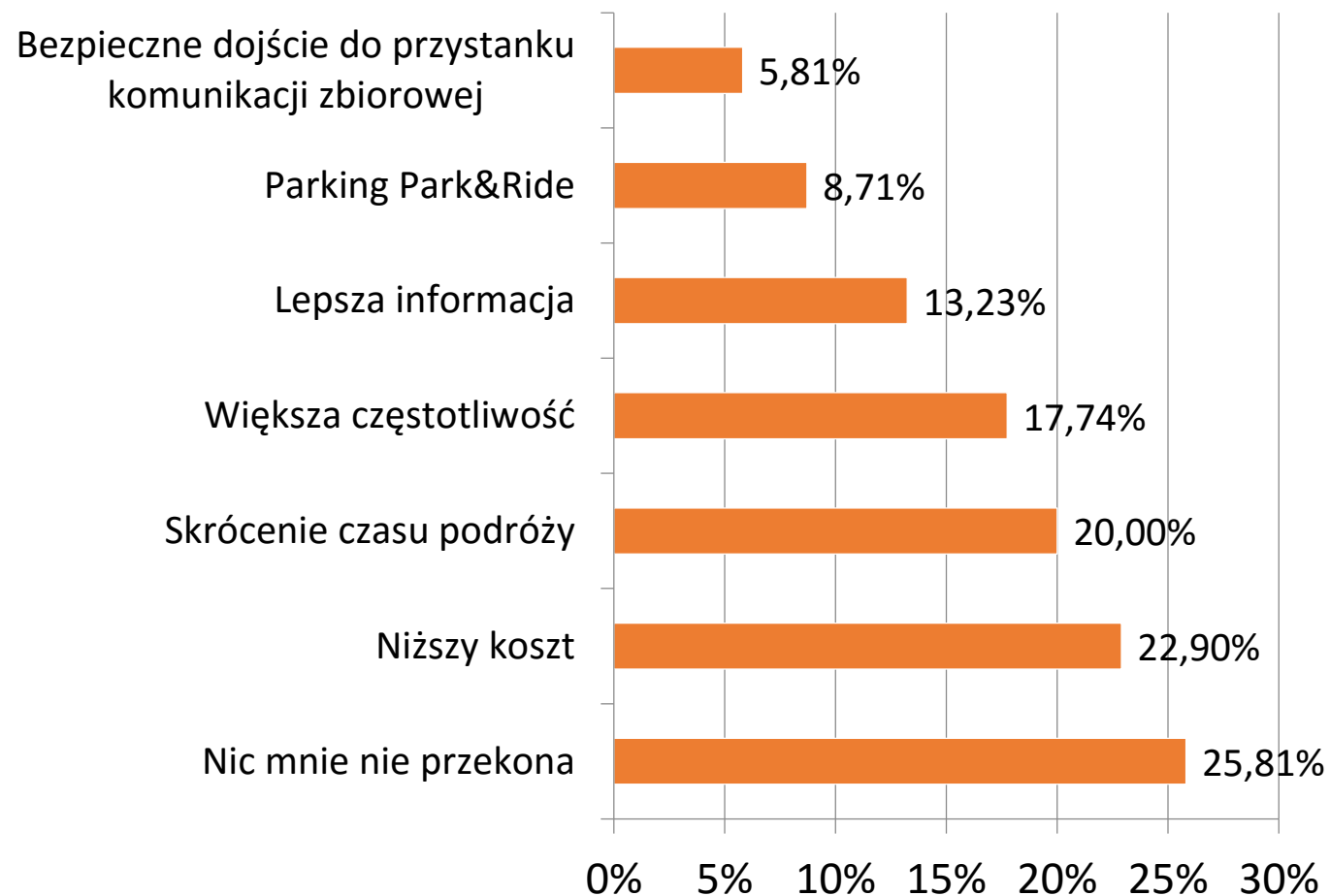
✓ Powody wyboru głównego środka transportu

Powody wyboru transportu publicznego do wykonywania codziennych podróży (N=450)



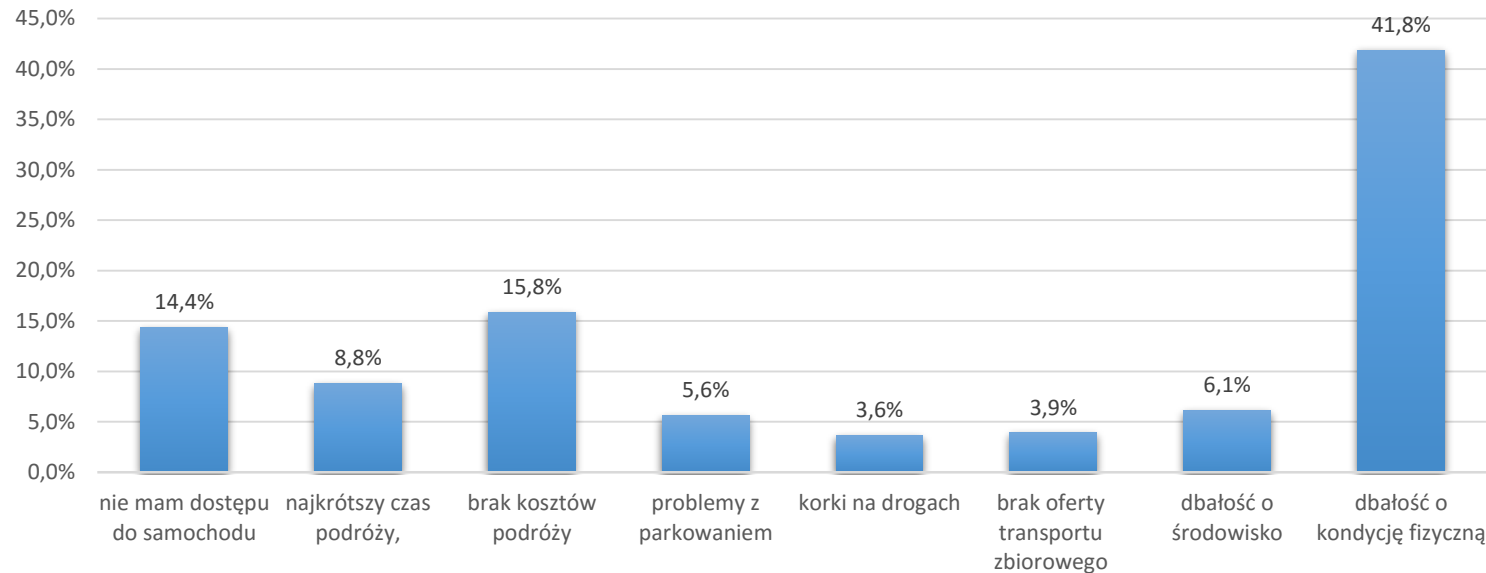
Podstawowym czynnikiem, który podali badani, był po prostu brak dostępu do samochodu osobowego – powód ten wskazało ponad 40% osób. Innymi najpopularniejszymi powodami była chęć oszczędności kosztów podróży (17%) oraz minimalizacja czasu podróży (15%). Wskazywano także na brak miejsc do parkowania (8,2%) oraz pozytywną ocenę transportu zbiorowego (6 %).

✓ Czynniki mogące zachęcić do podróży transportem publicznym



✓ Powody wyboru głównego środka transportu

Czynniki wyboru roweru lub dojścia pieszego do wykonywania codziennych podróży (N=450)



W przypadku powodów do przemieszczania się pieszo lub rowerem, ankietowani znacznie rzadziej motywowali swój wybór brakiem samochodu – było to jedynie 15% osób. Zdecydowanie najpopularniejszą przyczyną była chęć dbania o kondycję fizyczną - 40 % badanych. Wśród pozostałych czynników można również wskazać brak kosztów związanych z realizacją podróży i dbałość o środowisko.

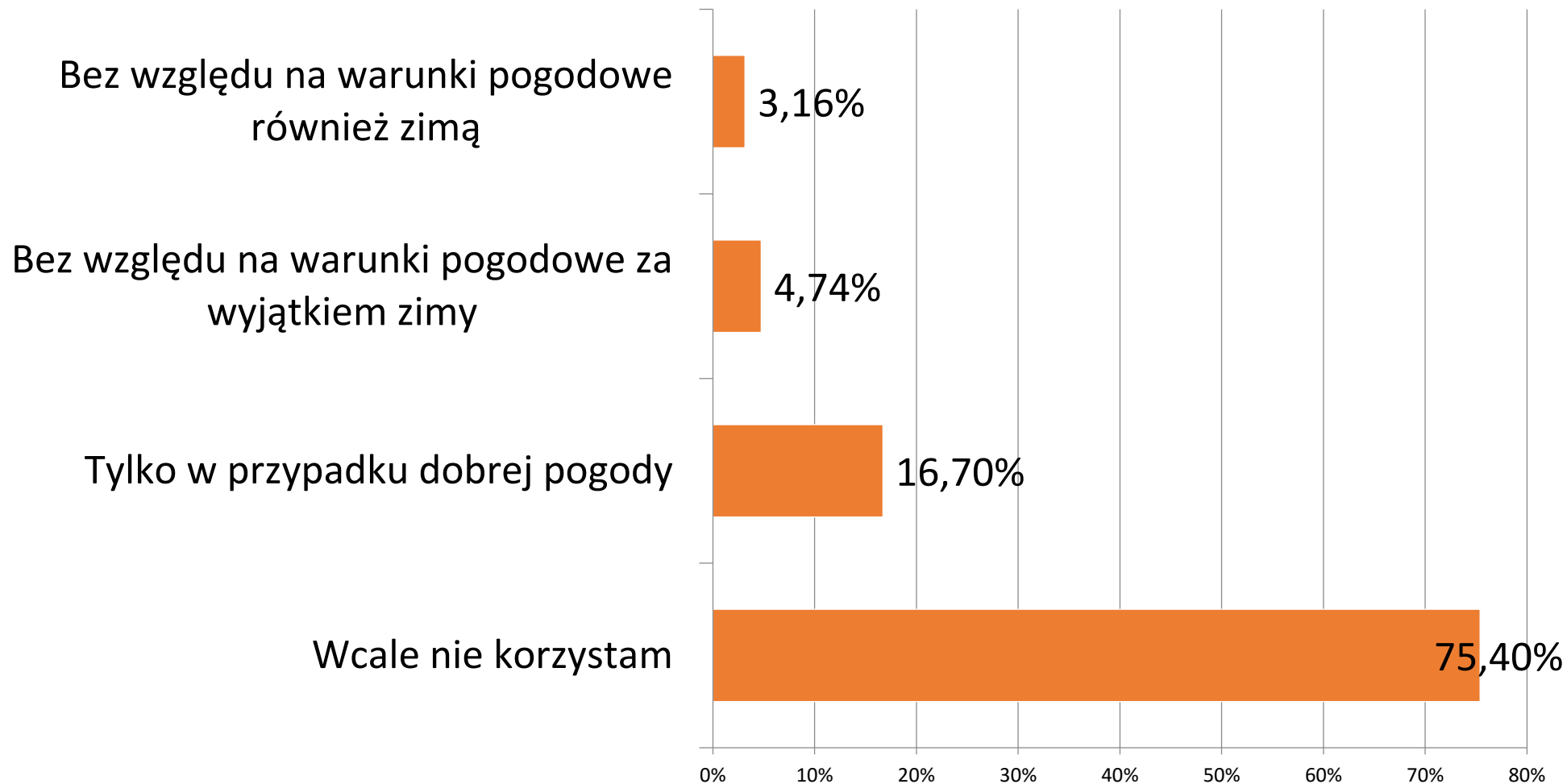
✓ Podróże obligatoryjne i rekreacyjne rowerem

Częstotliwość wykorzystania roweru w podziale na jazdę rekreacyjną oraz obligatoryjną (w %, N=450)

	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Raz w tygodniu	Sporadycznie	Nie korzystam
Jazda rekreacyjna	0,45%	3,60%	4,04%	13,71%	78,20%
Jazda obligatoryjna	2,04%	1,58%	1,58%	4,07%	90,72%

✓ Wpływ pogody na podróże rowerem

Warunki pogodowe, w których respondenci badania decydują się na podróż rowerem (w %, N=450)

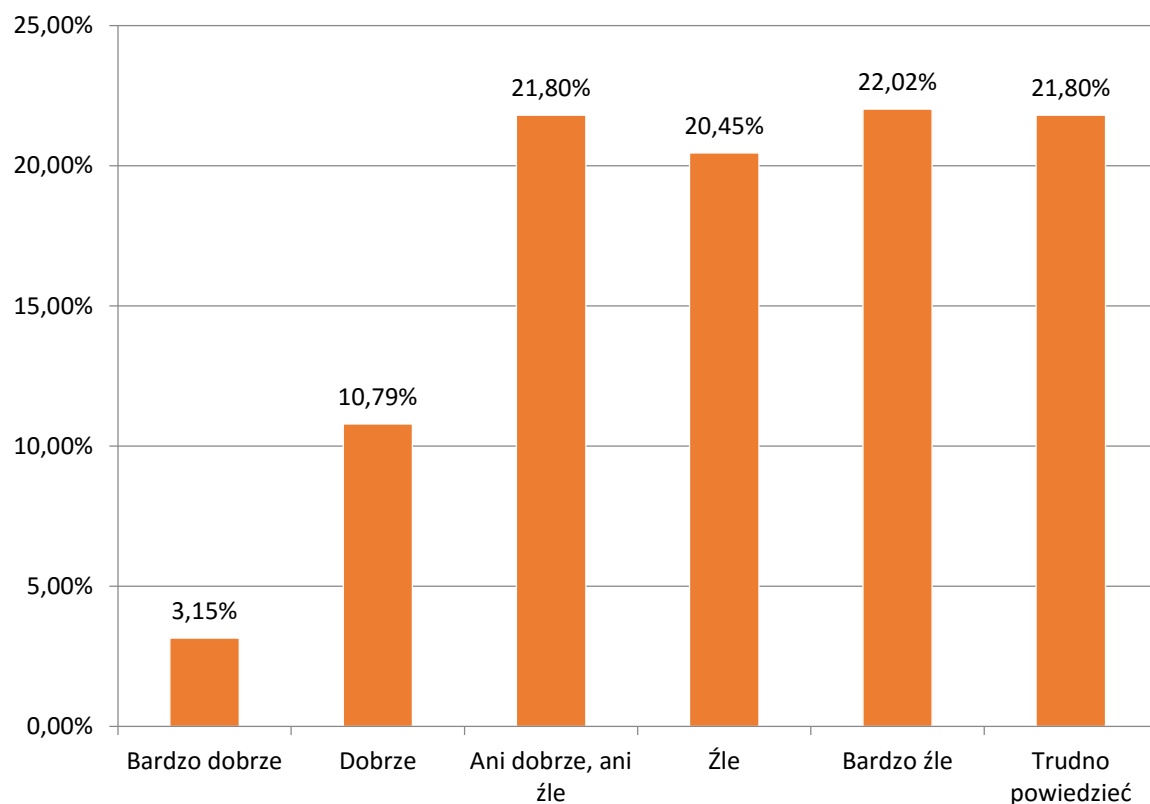


✓ Czynniki mogące zachęcić do podróży rowerem



✓ Ocena dostępności miejsc parkingowych

(N=450, próba badawcza 450 osób)



Respondenci wydający negatywne oceny dot. dostępności parkingów (42,5%) poproszeni zostali dodatkowo o wskazanie lokalizacji, w których ich zdaniem najbardziej brakuje miejsc do pozostawienia samochodu. Wskazywano głównie takie miejsca, jak:

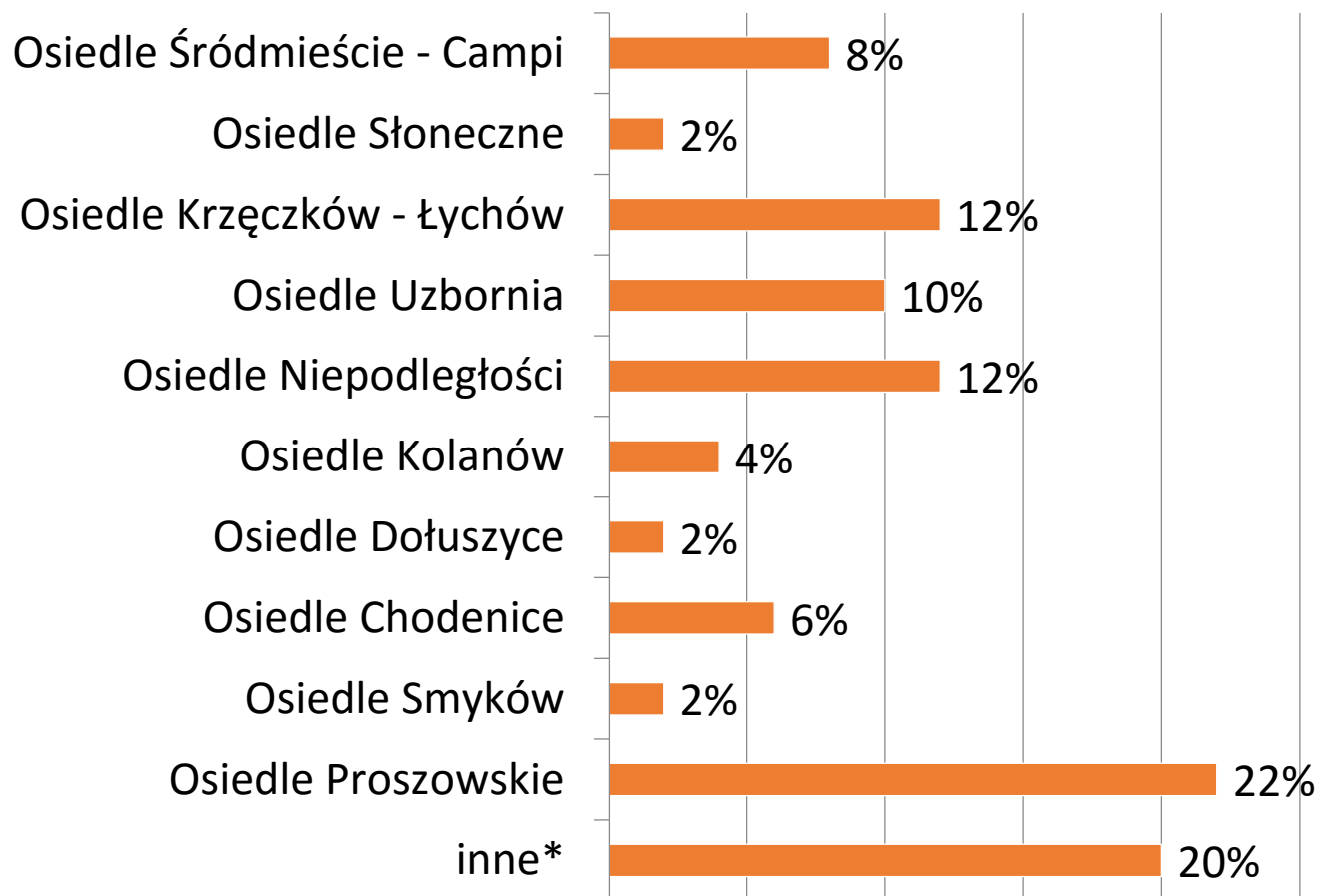
- okolice centrum
- obiekty użyteczności publicznej (m.in. szpital, urzędy, hala targowa, planty),
- okolice dworca PKP;
- osiedla mieszkaniowe (w tym Osiedle Słoneczne, Osiedle Św. Jana),
- główne ulice (Trudna, Floris, Brzeźnicka, Kazimierza Wielkiego).

Główne wyniki badania z przedsiębiorcami



✓ Główne wyniki badania z przedsiębiorcami

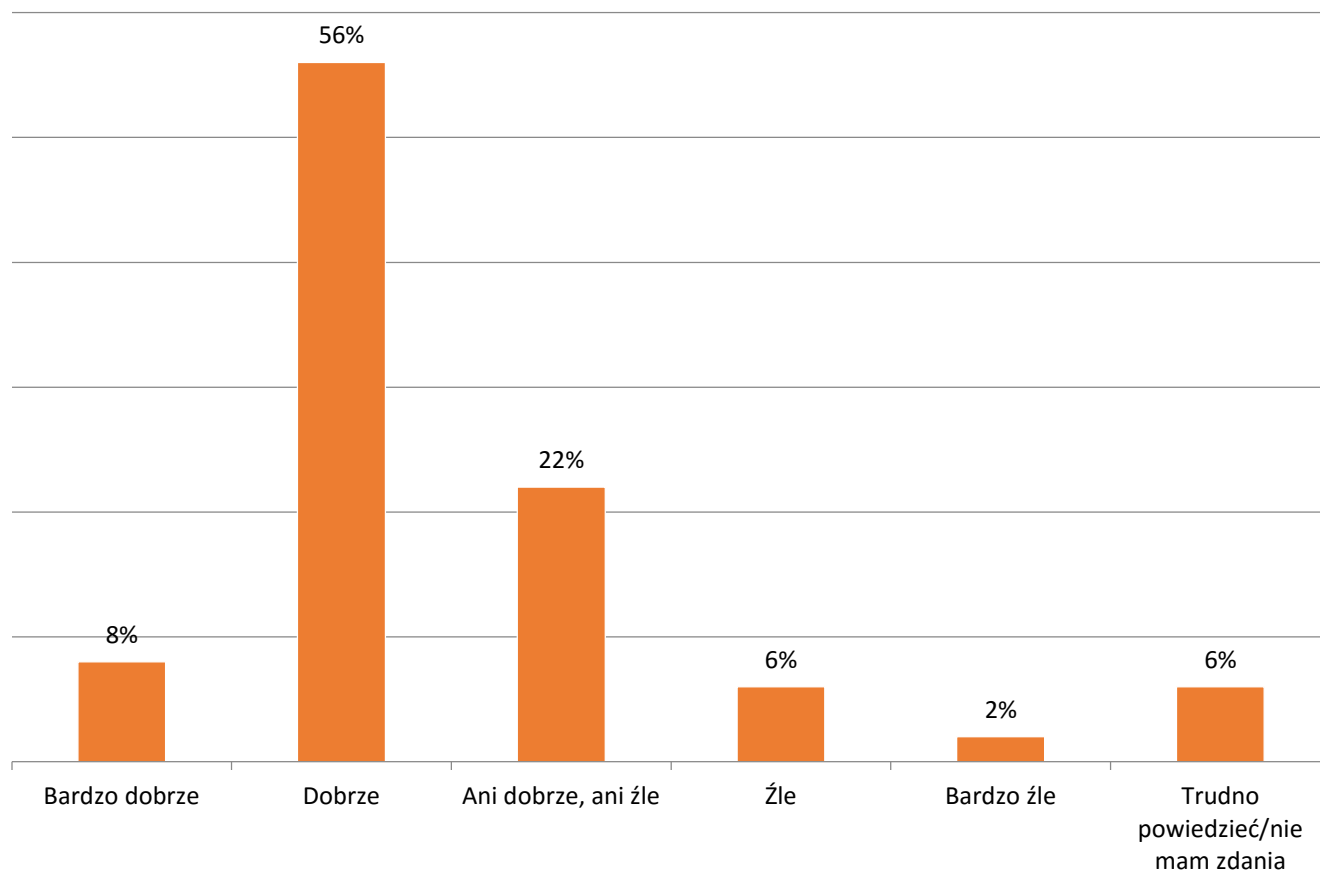
Miejsce prowadzenia działalności – ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)



*wśród innych podano jako miejsce prowadzenia działalności obszary znajdujące się poza terenem gminy Bochnia, jednak leżące w jej pobliżu. Były to: Proszówki, Damienice, Krzęczów.

✓ Główne wyniki badań z przedsiębiorcami

Ocena sieci transportowej pod względem prowadzonej działalności - ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50, próba badawcza 50 przedsiębiorców)



Problemy, wskazywane przez przedsiębiorców:

- duże natężenie ruchu, przekładające się na utrudnienia w ruchu zarówno na terenie całego miasta, jak i centrum i „kwartału przemysłowego” (ulica Partyzantów),
- problemy z logistyką dostaw w centrum
- dostępności drogowych dla pojazdów ciężarowych,

✓ Główne wyniki badań z przedsiębiorcami

Możliwość wprowadzenia taboru niskoemisyjnego (hybrydowego, elektrycznego, CNG, LGP) w ramach prowadzonej działalności – ankiety telefoniczne z przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność na terenie Bochni (w %, N=50)

Tylko jeden respondent potwierdził rozważanie oraz realizację działań związanych z wprowadzaniem taboru niskoemisyjnego. Zdecydowana większość respondentów (90%) nie potrafiła udzielić odpowiedzi na to pytanie lub nie miała zdania w tej kwestii. W przypadku przedsiębiorstw, które nie rozważały podjęcia takich działań jako główną zachętę w kierunku wdrażania taboru niskoemisyjnego wskazano możliwości dopłat do zakupu pojazdów lub obniżenie kosztów zakupu.

CZĘŚĆ III

STRATEGIA



✓ W strategii musi być czytelna następująca logika

- **WIZJA ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI**

(wartości do osiągnięcia)

- **CELE STRATEGICZNE**

(konkretny stan do urzeczywistnienia)

- **KIERUNKI DZIAŁAŃ**

(droga dojścia do tego stanu)

- **PRZEDSIĘWZIĘCIA I PROJEKTY**

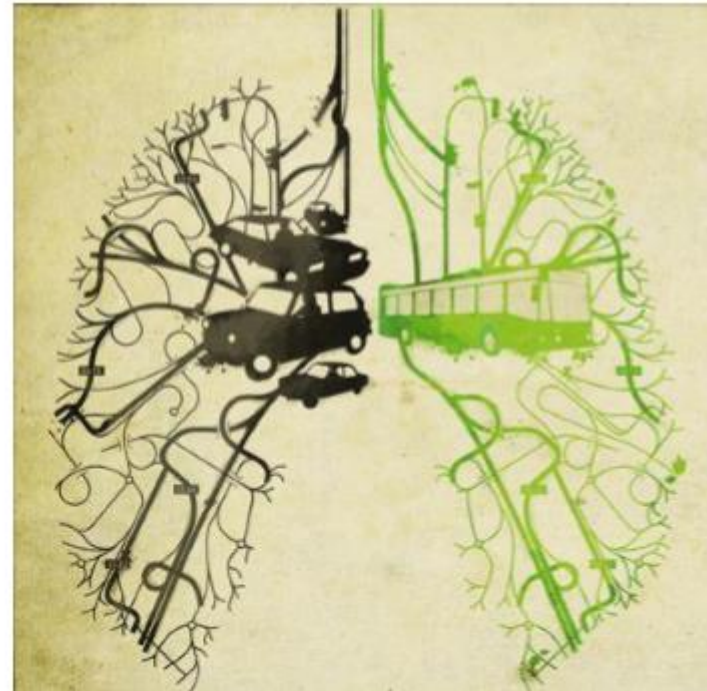
(konkretne kroki na tej drodze)

✓ Wizja zrównoważonej mobilności Bochni 2017-2025

„Wspólne dążenie do rozwoju systemu zrównoważonej mobilności miejskiej, który zapewni mieszkańcom Bochni wysoką jakość życia i możliwość bezpiecznego podróżowania w czystym i przyjaznym środowisku, a także przyczyni się do społecznego, gospodarczego i przestrzennego rozwoju Gminy Miasta Bochnia”.



✓ Jakim miastem będzie Bochnia za 10 lat ?



CZyste powietrze i zmniejszony hałas

✓ Jakim miastem będzie Bochnia za 10 lat ?



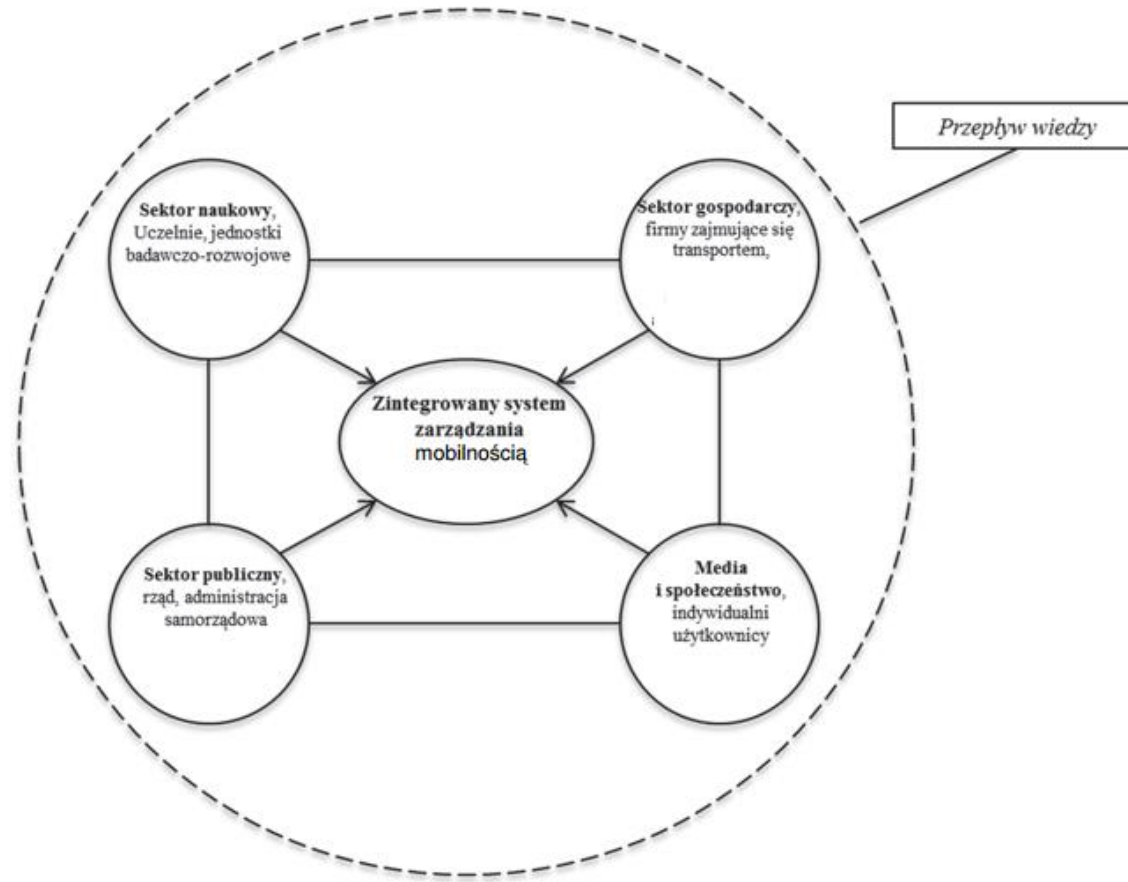
BEZPIECZNY I DOGODNY DOJAZD RÓŻNYMI ŚRODKAMI TRANSPORTU

✓ Jakim miastem będzie Bochnia za 10 lat ?



DOBRE PRZESTRZENIE PUBLICZNE I WYSOKA JAKOŚĆ ŻYCIA

✓ Jakim miastem będzie Bochnia za 10 lat ?



WSPÓŁPRACA SIECIOWA NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI

✓ Jakim miastem będzie Bochnia za 10 lat ?

MIASTO DLA LUDZI CZY SAMOCHODÓW ?

✓ Obszary interwencji wynikające z wizji

1. Atrakcyjna i
bezpieczna
przestrzeń miejska

2. Przyjazny
i efektywny
transport zbiorowy

3. Edukacja
i promocja
zrównoważonej
mobilności

4. Nowoczesna
infrastruktura
drogowa

Obszar interwencji 1. Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska

1. Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska

L.p.	Cele strategiczne/przykładowe kierunki działań /
1.	Poprawa warunków dla ruchu pieszego (np. <u>wprowadzenie strefy pieszej</u> typu woonerf na wybranych ulicach w centrum miasta, poprawa jakości i spójności ciągów pieszych, <u>rozwój traktów i ciągów pieszych o charakterze spacerowym - „Korona Bochni”</u> , poprawa bezpieczeństwa pieszych)
2.	Poprawa dostępności przestrzeni miejskiej dla osób o ograniczonej mobilności (osoby starsze, niepełnosprawni – np. <u>pochylnie, ścieżki prowadzące dla niewidomych</u>)
3.	Poprawa warunków dla ruchu rowerowego (np. <u>przystosowanie wybranych ulic do potrzeb rowerzystów – kontraruch, kontrapasy i śluzy rowerowe</u> , rozwój sieci rowerowej o charakterze rekreacyjnym - “Raba dla Bochni”, zapewnienie parkingów rowerowych i infrastruktury towarzyszącej)
4.	Poprawa jakości przestrzeni miejskiej (np. <u>rewaloryzacja przestrzeni publicznej</u> w centrum prowadząca do ograniczenia ruchu samochodowego, <u>zrównoważona polityka parkingowa</u> ,)

✓ Przykład podwórca miejskiego - tzw. woonerf



Woonerf – ul. 6 sierpnia w Łodzi, fot. Grzegorz Gałasiński

Woonerf jest specyficznym połączeniem deptaka i ulicy. Wjeżdzać mogą tu samochody, ale pierwszeństwo mają zawsze piesi. Idea powstawania podwórców stała się popularna w latach 70-tych w Holandii, kiedy zaczęto ograniczać ruch samochodowy w centrach miast, a w zwolnionych miejscach zaczęto organizować przestrzeń publiczną.

Woonerf w języku niderlandzkim to „miejsce do życia/zamieszkania”

✓ Przykład podwórca miejskiego - tzw. woonerf



Woonerf – ul. Traugutta w Łodzi, fot. Grzegorz Gałasiński

Na podwórku miejskim pieszy i rowerzysta są ważniejsi od samochodu. Dodatkowo żaden kierowca się tutaj nie rozpędzi, bo przeszkadzają mu szykany. Na podwórku można tworzyć tętniącą życiem przestrzeń publiczną (ogródki, miejsca spotkań itp).

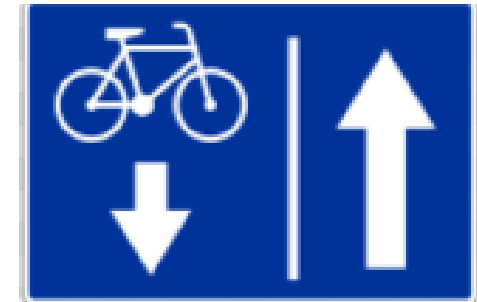
✓ Przykład ścieżki prowadzącej dla niewidomych



Przed i po przystosowaniu do potrzeb niewidomych -
ul. Eichenstrasse we Wiedniu, fot. OBB Stadt Wien

Ścieżki dla niewidomych, które dopiero zaczynają pojawiać się w Polsce, w Wiedniu stosowane są już od kilku lat. Na ścieżkach, w polach uwagi, po liczbie wypukłych punktów można się zorientować gdzie jest wyjście, schody i winda. Ważne są także oznaczenia skrajni i stopni pasami medialnymi oraz kontrastującymi kolorami.

✓ Przykład zastosowania kontrapasu rowerowego



Kontrapas – ul. Szkolna w Lesznie,
fot. www.leszno.pl

„Kontrapas” jest to wydzielony pas jezdni ulicy jednokierunkowej przeznaczony dla ruchu rowerów w kierunku przeciwnym do obowiązującego pozostałe pojazdy. O kotrapasie informuje znak F -18 ”przeciwny kierunek dla określonych pojazdów”. Dodatkowo kontrapas rozdziela podwójna linia ciągła, której przekraczanie jest zabronione. „Z prądem” należy jechać wraz z pozostałymi pojazdami.

✓ Przykład zastosowania kontraruchu rowerowego



Kontraruch – fot. www.lublinrowerem.pl

„Kontraruch” czyli dopuszczenie ruchu „pod prąd” na ulicach jednokierunkowych bez wyznaczania na nich pasów ruchu czy kontrapasów. By wprowadzić kontraruch pod znakami „zakaz wjazdu” (B-2) i z przeciwnej strony „droga jednokierunkowa” (D3) musi być zamontowana tabliczka z napisem „Nie dotyczy” i symbolem roweru, a dopuszczalna prędkość na takiej ulicy nie może być nie wyższa niż 30 km/h.

✓ Rowerem – pod zakaz ruchu i na ciągach pieszych



W centrum miasta można się przemieszczać rowerem na odcinkach dróg oznakowanych znakiem B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”, pod którymi zostały zamontowane tabliczki z napisem „nie dotyczy” i symbolem roweru. Na traktach pieszych może być dopuszczony ruch rowerowy. Oczywiście rowerzyści są na nich „gośćmi” i muszą udostępniać pierwszeństwa pieszym.

Obszar interwencji 2. Przyjazny i efektywny transport zbiorowy

2. Przyjazny i efektywny transport zbiorowy

L.p.	Cel strategiczny/przykładowe kierunki działań/
1.	Rozwój konkurencyjnego zbiorowego transportu publicznego (np. <u>zwiększenie ilości autobusów niskopodłogowych klasy midi i mini spełniających normę Euro 6, rozbudowa siatki połączeń komunikacyjnych BZK, wprowadzenie możliwości przewozu roweru</u>)
2.	Uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu i wzrost dostępności z uwzględnieniem wszystkich grup społecznych (np. <u>wprowadzenie bezpłatnego transportu dla dzieci i uczniów, przystosowanie autobusów do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych</u>)
3.	Optymalizacja sieci transportu zbiorowego na poziomie obszaru funkcjonalnego miasta - Bochnia i gminy sąsiadujące z rdzeniem miejskim (np. <u>wspólny system taryfowo-biletowy transportu publicznego, współpraca/fuzja BZK i RPK</u>)
4.	Rozwój systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem systemu informacji pasażerskiej – ITS (np. <u>zarządzanie ruchem w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko, informacja w czasie rzeczywistym dla wszystkich użytkowników transportu publicznego</u>)

✓ Przykład przyjaznego transportu zbiorowego



fot. VAG Nurnberg

W latach 90-tych w Norymberdze rozpoczęto podnoszenie wszystkich peronów tramwajowych do 20-25 cm wysokości, a autobusowych do 15-18 cm. Wszystkie tramwaje i autobusy są niskopodłogowe z funkcją przyklękania, natomiast przystanki zostały wyposażone w ścieżki dla niewidomych i oznaczenia skrajni.

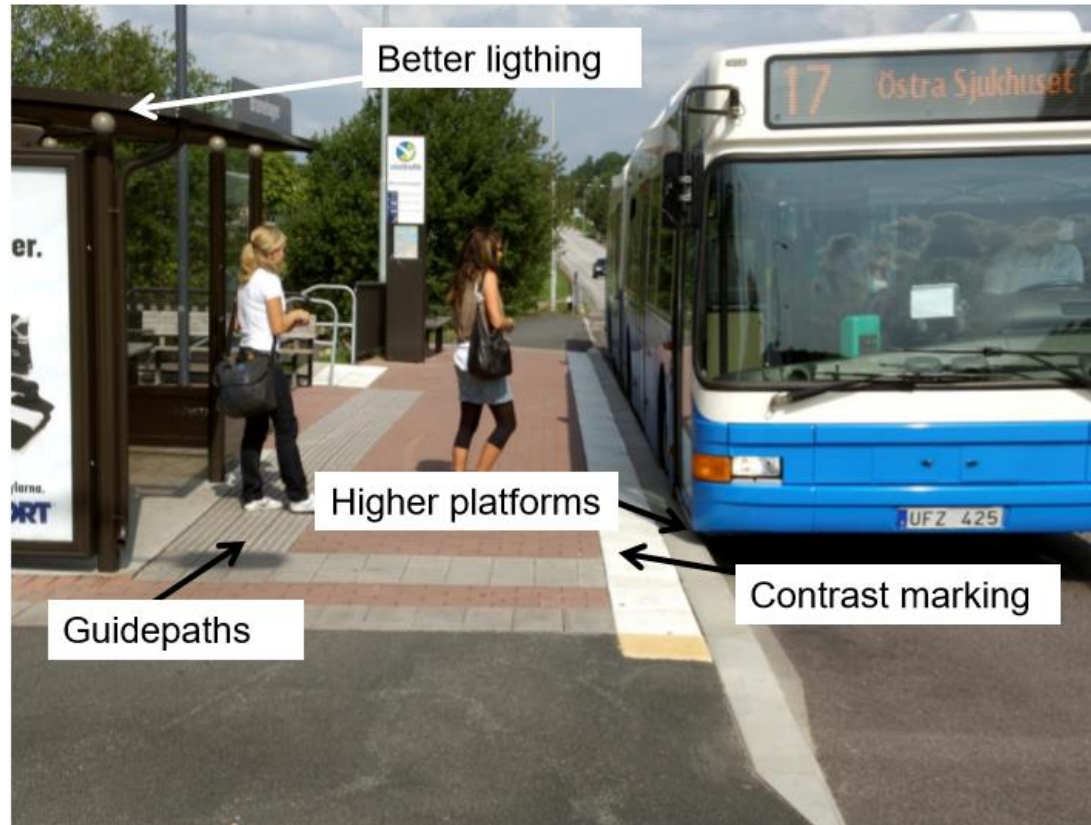
✓ Przykład przyjaznego transportu zbiorowego



fot. VAG Nurnberg

Wszystkie autobusy w Norymberdze są wyposażone w rampy dla osób niepełnosprawnych, natomiast przystanki zostały wyposażone w ścieżki dla prowadzące dla niewidomych i oznaczenia skrajni, a przejścia dla pieszych w możliwość uruchamiania sygnalizacji dźwiękowej za pomocą pilota.

✓ Przykład przyjaznego transportu zbiorowego



fot. The KOLLA - project – public transport for everybody”, Goeteborg

W Goeteborgu przebudowano wszystkie przystanki komunikacji miejskiej, wyposażając je w lepsze oświetlenie, ścieżki prowadzące dla niewidomych, kontrastujące oznaczenie skrajni peronów oraz podwyższenia redukujące różnicę w wysokości pomiędzy peronem a podłogą pojazdu.

✓ Przykład bezpiecznego dojścia do przystanku autobusowego



fot. The KOLLA - project – public transport for everybody”, Goeteborg

W ramach projektu KOLLA „Transport publiczny dla każdego” obniżono również wszystkie krawężniki przy przejściach dla pieszych i zabezpieczono wejścia na jezdnię pasami medialnymi o wypukłej fakturze i kontrastującej barwie.

Obszar interwencji 3. Edukacja i promocja zrównoważonej mobilności

3. Edukacja i promocja zrównoważonej mobilności

L.p.	Cel strategiczny/przykładowe kierunki działań/
1.	Edukacja i zwiększanie świadomości w zakresie zrównoważonej mobilności (np. <u>zajęcia edukacyjne dla dzieci z zakresu brd i zachowania w ruchu drogowym</u> , stymulowanie rozwiązań służących zmniejszeniu emisji spalin przez pojazdy)
2.	Promocja aktywnej mobilności (np. realizacja kampanii promujących ruch rowerowy i pieszy wśród uczniów, <u>nauka jazdy na rowerze</u> , „ <u>pieszy autobus</u> ” – <u>dzieci chodzą razem do szkoły eskortowane przez rodziców</u> , <u>szkolne plany mobilności</u>)
3.	Współpraca z przedsiębiorstwami i instytucjami w zakresie rozwoju aktywnej mobilności (np. <u>realizacja konkursu rowerowego „Do pracy jadę rowerem”</u> , <u>carsharing/vanpooling</u> , <u>wypłacanie premii za korzystanie z alternatywnych środ. tran.</u>)
4.	Planowanie i rozwój mobilności na osiedlach z wykorzystaniem budżetu obywatelskiego.

✓ Przykład kampanii promującej ruch rowerowy



W kolejnej 5 edycji konkursu w Gdyni w 2015r. udział wzięło 994 uczestników z 98 firm. W ciągu 5 miesięcy, uczestnicy wykręcili łącznie 572 056 kilometrów w 60 845 przejazdach, czyli 14 razy okrążyli Ziemię. Przyczyniło się to do zaoszczędzenia ok. 28 500 zł na paliwie. Jeśli ten sam dystans zostałby pokonany samochodem, do atmosfery wyemitowane zostałyby o 102 tony CO₂ więcej, czyli 796 drzew pochłaniałoby te zanieczyszczenia przez rok.

Obszar interwencji 4. Nowoczesna infrastruktura drogowa

4. Nowoczesna infrastruktura drogowa	
L.p.	Nazwa celu strategicznego/przykładowe kierunki działań/
1.	Rozbudowa i modyfikacja układu drogowo-ulicznego (z uwzględnieniem potrzeb wewnętrznych związanych głównie z uspokojeniem i ograniczeniem natężenia ruchu w obszarze centralnym oraz uwarunkowań zewnętrznych związanych z wyprowadzeniem ruchu tranzytowego z obszaru centralnego miasta, a także obsługi obszarów aktywności gospodarczej - BSAG, PSSAG ul. Partyzantów oraz organizacji systemu dostaw w centrum)
2.	Modernizacja infrastruktury drogowej służąca poprawie bezpieczeństwa (np. <u>wprowadzenie strefy tempo 30 w centrum Bochni i dopuszczenie kontraruchu rowerowego na wybranych ulicach</u> , „uspokojenie ruchu” - <u>wyspowe progi zwalniające</u> , „poduszka berlińska” i szykany, nowoczesne ronda turbinowe)
3.	Wdrożenie ulepszeń infrastrukturalnych usprawniających przejazdu autobusowe i obsługę pasażerów w celu zwiększenia atrakcyjności tego środka transportu (np. <u>modernizacja i budowa nowych zatok przystankowych</u>)
4.	Budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego i indywidualnego w okolicach dworca PKP

✓ Przykład strefy „TEMPO 30”



fot. Tomasz Kacprzak, Łódź

Strefy „TEMPO 30” organizuje się w ścisłych centrach miast oraz na osiedlach. Przykład wjazdu do strefy poprzez „bramę” oraz „przez chodnik”.

✓ Przykład fizycznych ograniczeń prędkości



fot. Tomasz Kacprzak, Łódź

W obrębie strefy „TEMPO 30” stosuje się wyspowe progi zwalniające (ulice o mniejszym natężeniu ruchu) i podwyższone tarcze skrzyżowań (wraz z przejściami dla pieszych).

✓ Przykład fizycznych ograniczeń prędkości



fot. Tomasz Kacprzak, Łódź

„Poduszka berlińska”, szykany, zwężenia jezdni

✓ Przykład bezpiecznej drogi rowerowej



fot. Tomasz Kacprzak, Łódź

Droga rowerowa asfaltowa, a nie z kostki betonowej frezowanej !
Droga rowerowa przy jezdni – z separatorami

✓ Przykład bezpiecznych skrzyżowań dla rowerów



fot. Tomasz Kacprzak, Łódź

Śluza rowerowa – pierwsza w Polsce (Wrocław 2010)

✓ Przykład bezpiecznego ronda „turbinowego”



fot. Tomasz Kacprzak, Łódź

✓ Oczekiwane efekty wdrożenia planu mobilności

- Wzrost liczby podróży pieszych
- Wzrost liczby podróży rowerowych
- Wzrost liczby pasażerów transportu publicznego
- Zmniejszenie liczby podróży do centrum z wykorzystaniem samochodu osobowego
- Wzrost powierzchni objętej procesami rewitalizacji
- Zwiększenie mobilności osób niepełnosprawnych i starszych

✓ Portfel projektów ubiegających się o dofinansowanie

Lp.	TYTUŁ PROJEKTU	PODMIOT REALIZUJĄCY	TERMIN REALIZACJI PROJEKTU	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA	SZACUNKOWY KOSZT REALIZACJI PROJEKTU
1	“Civitas -wsparcie przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej poprzez zwiększenie atrakcyjności <u>infrastruktury</u> rowerowej na terenie Gminy Miasta Bochnia”	Gmina Miasta Bochnia	2017-2019	•RPO WM Poddziałanie 4.5.2. Niskoemisyjny transport miejski - SPR •Budżet gminy	2.650.000,00 zł
2	“Przyjazna Komunikacja w Bochni – zakup nowego taboru autobusowego wraz z systemem informacji pasażerskiej na potrzeby realizacji zadań w zakresie transportu publicznego w Gminie Miasta Bochnia”.	Bocheńskie Zakłady Usług Komunalnych Sp. z o.o. w partnerstwie z Gminą Miasta Bochnia	2017-2019	•RPO WM Poddziałanie 4.5.2. Niskoemisyjny transport miejski - SPR •Środki własne BZUK Sp. z o.o. •Budżet gminy	4.305.000,00 zł

3	“<u>Turisticus</u> - budowa zintegrowanej sieci tras turystycznych na terenie Bochni (trasy rowerowe, piesze i spacerowe)”	Gmina Miasta Bochnia	2018-2020	• RPO WM Poddziałanie 6.1.4. Lokalne trasy turystyczne -SPR • Budżet gminy	2.000.000,00 zł
4	Budowa i modernizacja systemu drogowo-ulicznego na terenie Gminy Miasta Bochnia	Gmina Miasta Bochnia	2017-2025	• Program Rozwoju Gminnej i Powiatowej Infrastruktury Drogowej na lata 2016-2019 • Fundusze RPO WM • Fundusze POIŚ • Budżet gminy	24.000.000,00 zł
5	Modernizacja oświetlenia ulicznego	Gmina Miasta Bochnia	2017-2020	• Fundusze NFOŚ • Fundusze RPO/ POIŚ • Budżet gminy	500.000,00 zł
6	Strefa ograniczonego parkowania (instalacja <u>parkomatów</u>)	Gmina Miasta Bochnia	2017-2018	• Środki własne operatora zewnętrznego • Budżet gminy	1.200.000,00 zł

✓ Dziękujemy za uwagę

Opracowanie prezentacji:

Adam Piskór

Zespół ds. Pozyskiwania Funduszy Zewnętrznych i Rewitalizacji Miasta

mail: adam.piskor@um.bochnia.pl

tel. 14 614 91 56