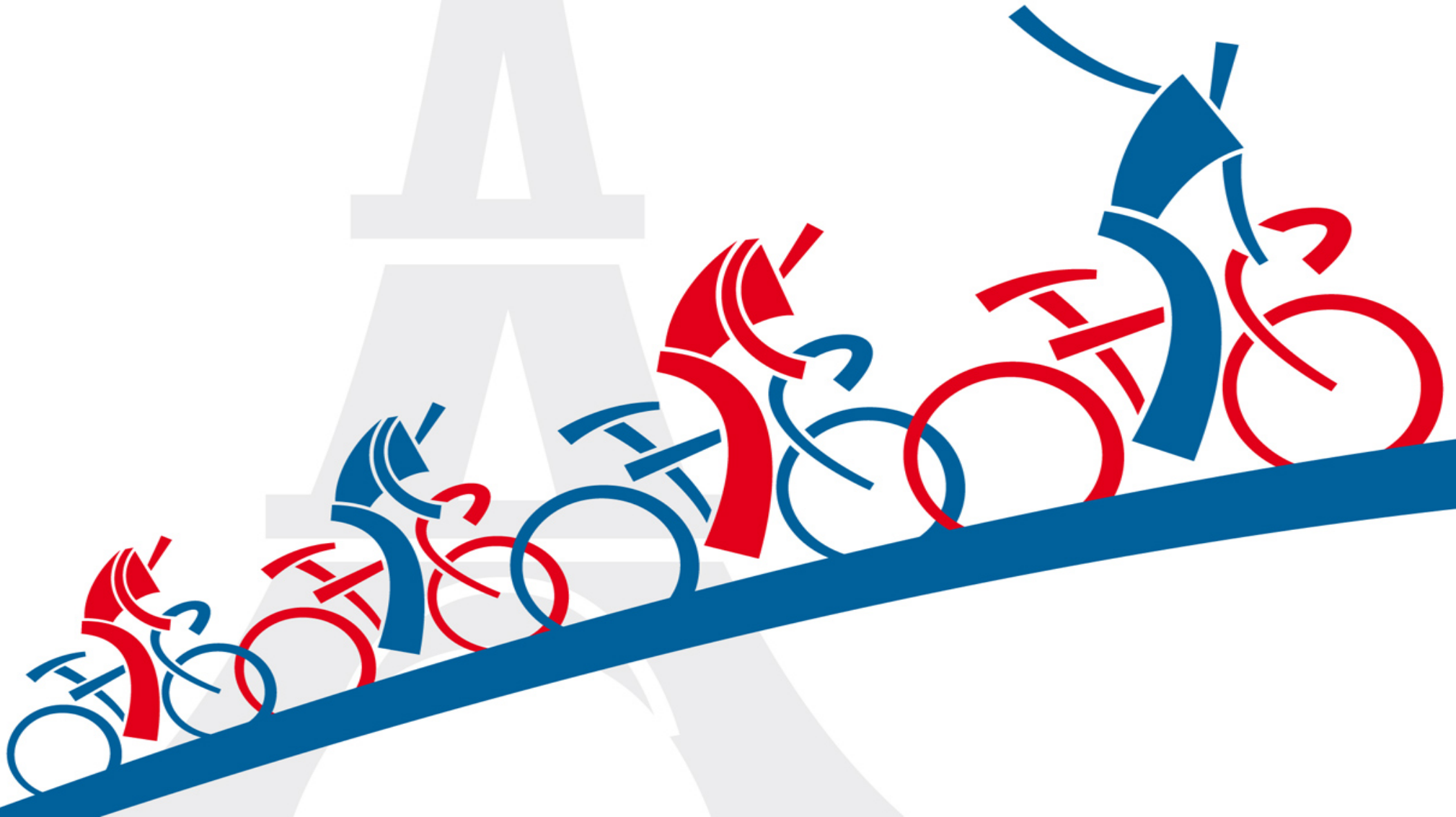
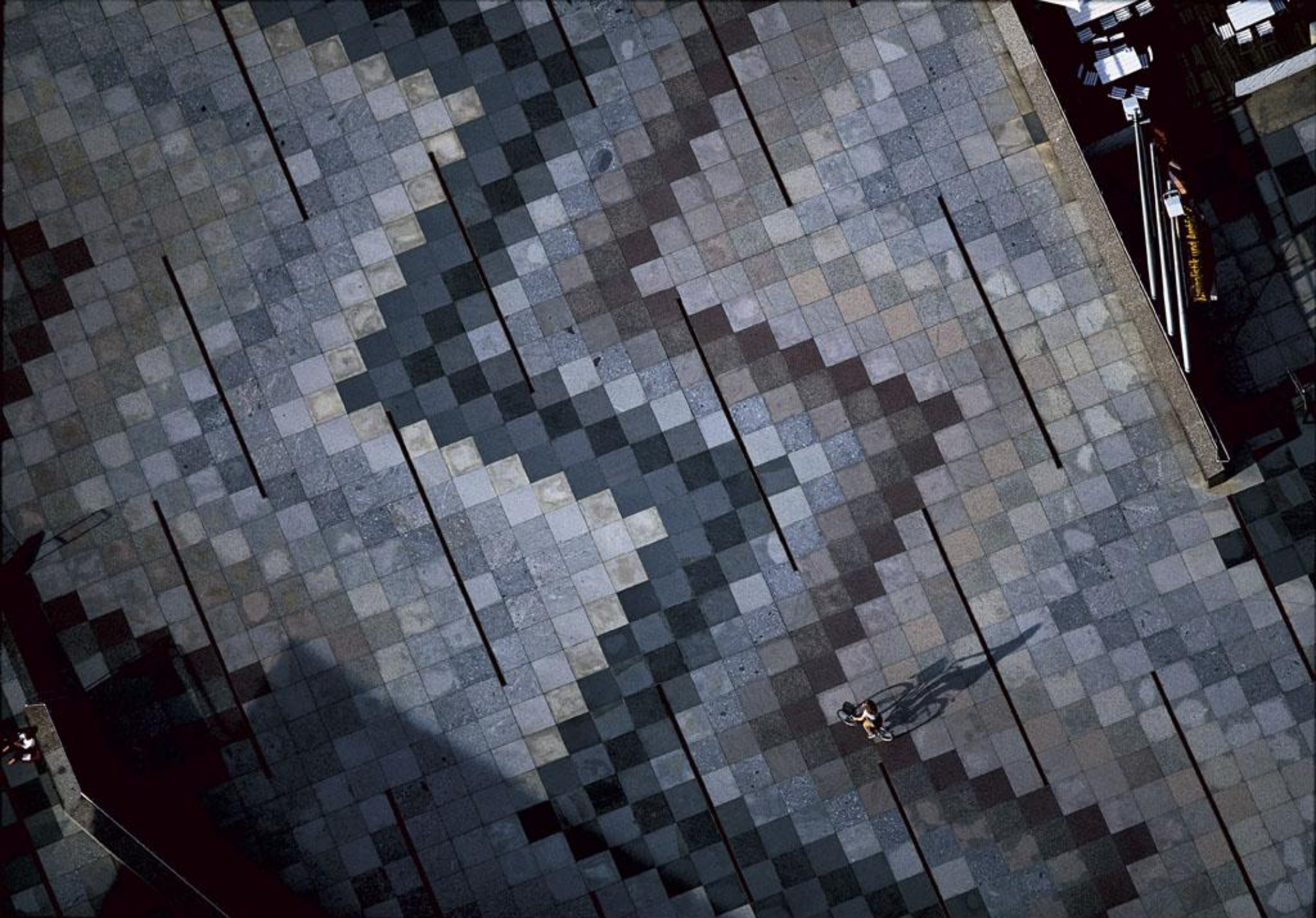


VELO^ROLUTION

WSZYSTKO O WIELKIEJ REWOLUCJI ROWEROWEJ WE FRANCJI





Le quartier de Tiergarten à Berlin, Allemagne (52°30' N 13°22' E).
www.yannarthusbertrand2.org



Część pierwsza

**Urbanistyka a rowery :
prezentacja 30 lat ciągłych postępów**

Urbanistyka a rowery



Aspekty prawne w projektowaniu miasta przyjaznego rowerom

*jak koordynować zagospodarowywaniem tak, by rower mógł
stać się prawdziwym narzędziem dla miasta*

Aspekty prawne w projektowaniu miasta przyjaznego rowerom



4 główne zagadnienia:

Obowiązek projektowania tras rowerowych

Historia planowania urbanistyki i transportu

Planowanie ruchu rowerowego

Najnowsze zmiany prawne

Aspekty prawne w projektowaniu miasta przyjaznego rowerom



ustawa LAURE : obowiązek projektowania tras rowerowych

*Ustawa z 31/12/1996 o czystości powietrza i racjonalnym
pożytkowaniu energii*

Treść zapisu ustawy

"à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des contraintes et des besoins de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires doit tenir compte des orientations du Plan de déplacements urbains lorsqu'il existe."

Czyli :

przy realizacji bądź remoncie dróg o charakterze miejskim, wykluczając autostrady i trasy szybkiego ruchu, muszą zostać opracowane trasy rowerowe zaopatrzone w odpowiednie udogodnienia w postaci ścieżek, znakowań poziomych bądź niezależnych korytarzy, biorąc pod uwagę uwarunkowania i potrzeby ruchu. Zagospodarowanie nie może być w sprzeczności z planem mobilności jeżeli taki obowiązuje

Pierwsze konsekwencje

Większość gmin poważnie potraktowała ustawę.

CERTU wydał wiele materiałów pomocowych.

Wiele starszych zaleceń musiano zaniechać (np narzędzia do decyzji czy robic udugodnienie czy go nie robić) lub gruntownie zmienić.

Niestety ustawa nie zmusza do poprawy reszty dróg, niż te nowobudowane lub remontowane. (brak obowiązku ciągłości)

Najważniejszy jest fakt, że zdecydowana większość decydentów zaczęła poważniej traktować rowe r jako środek transportu, a nie tylko rekreacji, turystyki lub sportu.

4 punkty sporne

Czym jest "budowa" i "remont" drogi ?

Czym jest droga miejska?

Jakie granice dla "biorąc pod uwagę uwarunkowania i potrzeby ruchu"

Co oznacza w praktyce "byc w sprzeczności z planem mobilności"



Procesy i orzecznictwo

Wszystkie 4 argumenty zostały odrzucone w różnych procesach.

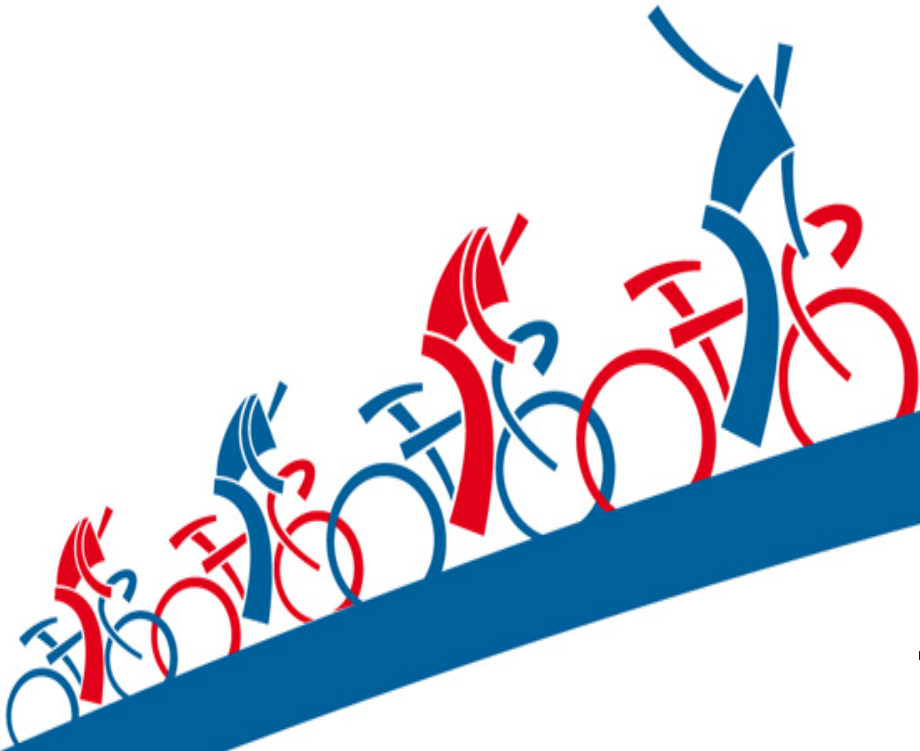
Użyto między innymi stenogramów debat parlamentarnych, żeby ustalić jaki był "duch prawa", skoro "litera prawa" nie wystarczyła.



Między innymi wymiar sprawiedliwości uznał, że "branie pod uwagę uwarunkowania i potrzeb ruchu" oznacza wybór w kwestii konkretnej postaci samych udogodnień, a nie ich istnienia bądź nie.

Analogicznie, "brak sprzeczności z planem przemieszczeń" nie może stanowić argumentu do nierealizacji udogodnień dla rowerzystów.

Aspekty prawne w projektowaniu miasta przyjaznego rowerom



4 główne zagadnienia:

Obowiązek projektowania tras rowerowych

Historia planowania urbanistyki i transportu

Planowanie ruchu rowerowego

Najnowsze zmiany prawne

Aspekty prawne w projektowaniu miasta przyjaznego rowerom



Historia planowania urbanistyki i transportu

*Planowanie urbanistyki pod kątem
zrównoważonego transportu biorącego
pod uwagę rower,
od 1982 po dzień dzisiejszy*

Główne daty, i filozofia ustaw

1982 : prawo do transportu

1996 : ochrona środowiska

2001 : solidarność i spójność
społeczna

2010 : spójny, zrównowazony
rozwoj

1982 LOTI : ustawa o orientacji transportu wewnetrznego

Głównym przesłaniem ustawy jest "prawo każdego obywatela do przemieszczania się i do wolności wyboru środka transportu".

Ustawa planuje "racjonalniejsze użytkowanie samochodów", przy równoczesnym "przywróceniu odpowiedniego miejsca pieszym, jednośladowi i transportowi zbiorowemu"

Główny "konkret" to reforma kolei i miejskich transportów zbiorowych.

Ważnym krokiem jest też stworzenie nowego narzędzia jakim jest PDU, czyli plan mobilności miejskiej. Niestety nie są one obligatoryjne.

1996 LAURE: ustawa o czystości powietrza i racjonalnym użyciu energii

Głównym przesłaniem ustawy jest "zmniejszenie ruchu samochodowego i rozwój oszczędnych środków transportu, w tym roweru i chodzenia pieszo"

Poza omawianym wcześniej zapisem o obligatoryjnych udogodnieniach dla rowerzystów, plany przemieszczeń miejskich stały się obowiązkowe dla miast powyżej 100 000 mieszkańców.

2001 SRU: ustawa o solidarności i odnowie miejskiej (1)

Przesłaniem ustawy jest "zapanowanie zarówno nad ruchem samochodowym jak i parkowaniem"

Ograniczenie rozrastania się miast poprzez rozsądne ich zagęszczanie. (Walka z "périurbanisation")

rozciąganie się miast z polaryzacja na peryferyjne dzielnice "sypialne" i wyludnione centrum "rozrywkowo usługowe"

Znana we Francji z obowiązku gmin do zapewnienia 20% mieszkań socjalnych (tzn HLM)

W ramach tworzenia PDU trzeba podać dokładne źródła finansowania oraz mierzyć oszczędność w emisjach CO₂

Poza transportem osób PDU bierze pod uwagę transport towarów

2001 SRU: ustawa o solidarności i odnowie miejskiej (2)

Dokumenty urbanizacyjne są uspojnione.

Lokalny plan urbanistyki musi być zgodny z planem przemieszeń.

Plan przemieszczeń musi być zgodny z schematem spójności terytorialnej. ("Sąsiednie" plany przemieszczeń muszą być ze sobą spójne)

Schemat spójności terytorialnej musi być zgodny z regionalnym planem jakości powietrza.

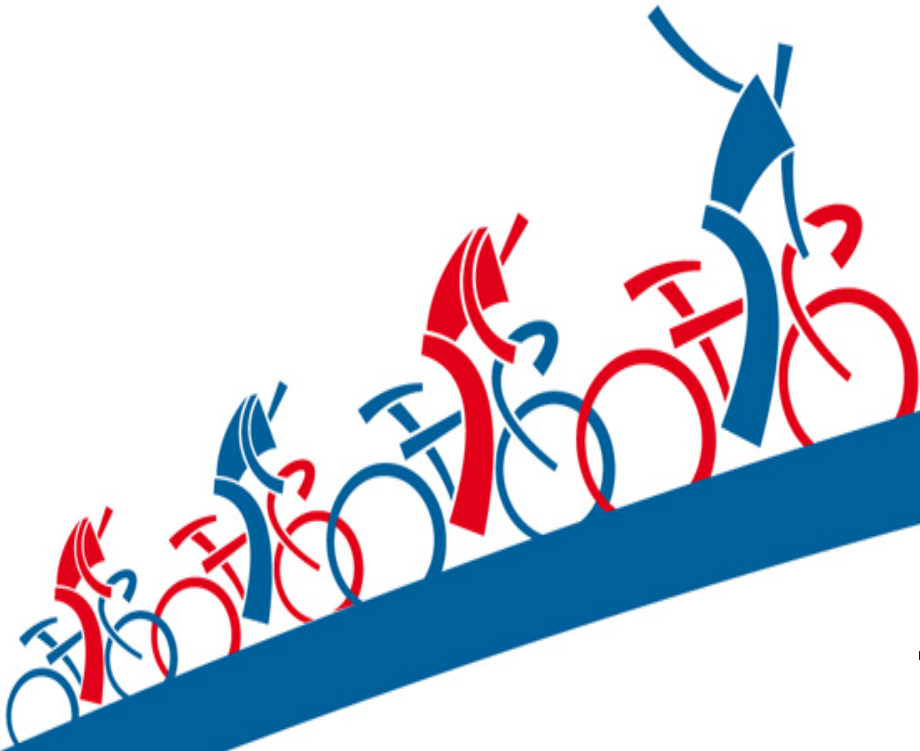
2010 Grenelle 2: ustawa o zrównowazonym rozwoju.

Bardzo wielokierunkowa ustawa. Duzy nacisk jest kladziny na uspojnienie wszelkich dokumentow miedzy soba.

Z punktu widzenia rowerow, ustawa przewiduje :

- Od 2012 kazde nowobudowany budynek mieszkalny lub biurowy który oferuje parking samochodowy, bedzie musial zapewnić parking rowerowy.
- Od 2015 nawet istniejące "biurowce" zapewniajace swoim pracownikom parking samochodowy będą musialy zapewnic parking rowerowy.
- Zachęty fiskalne.
- Nowe kompetencje samorządów przetargów dotyczących rowerow publicznych.

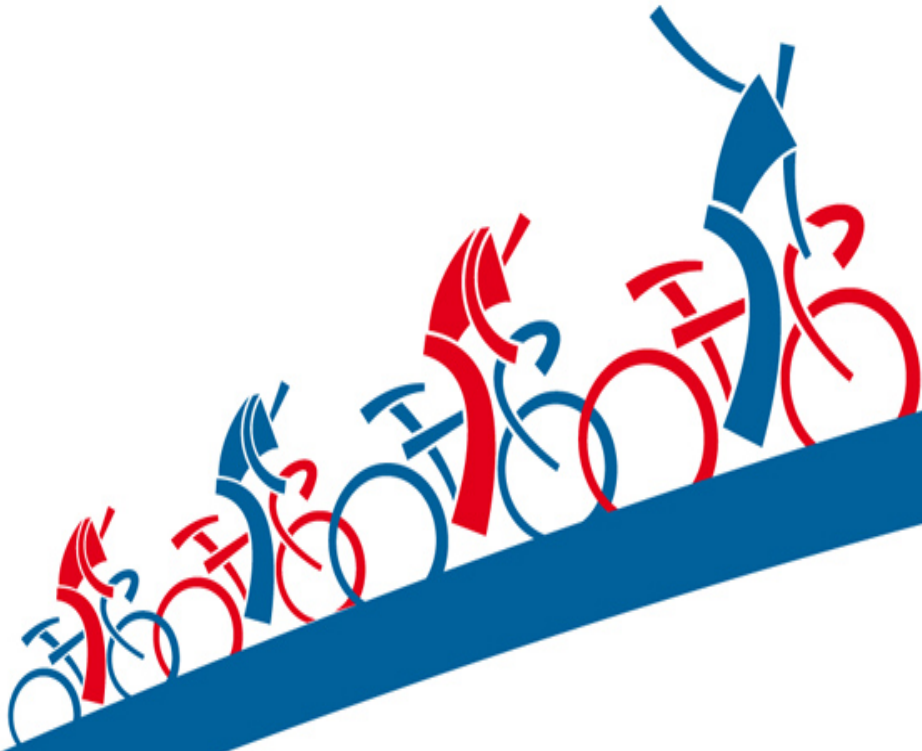
Aspekty prawne w projektowaniu miasta przyjaznego rowerom



4 główne zagadnienia:

Obowiązek projektowania tras rowerowych
Historia planowania urbanistyki i transportu
Planowanie ruchu rowerowego
Najnowsze zmiany prawne

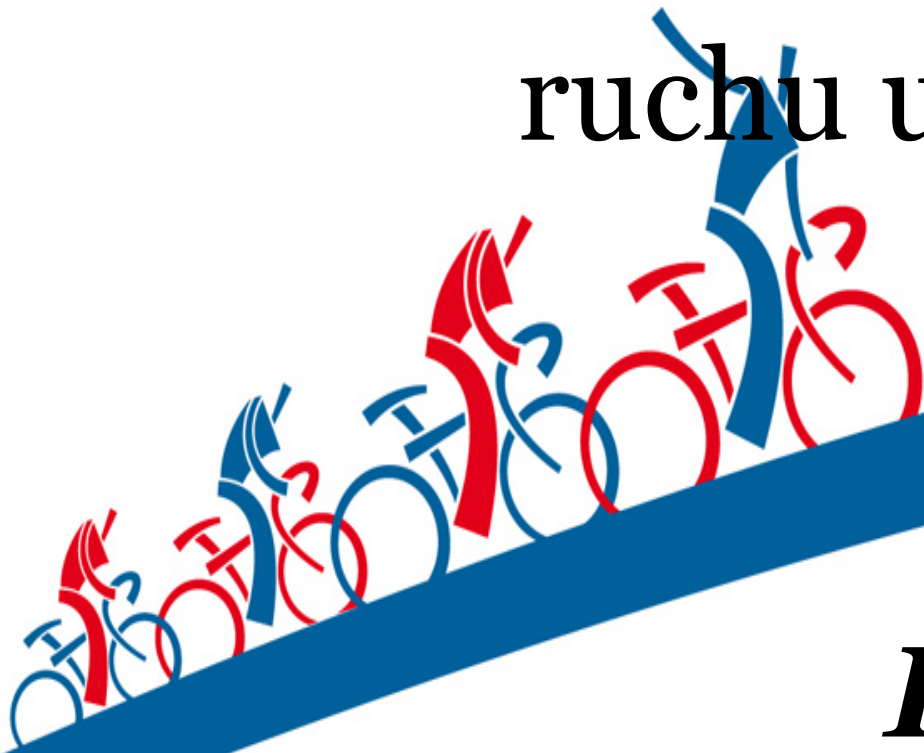
Aspekty prawne w projektowaniu miasta przyjaznego rowerom



Planowanie ruchu uwzględniając ruch rowerowy

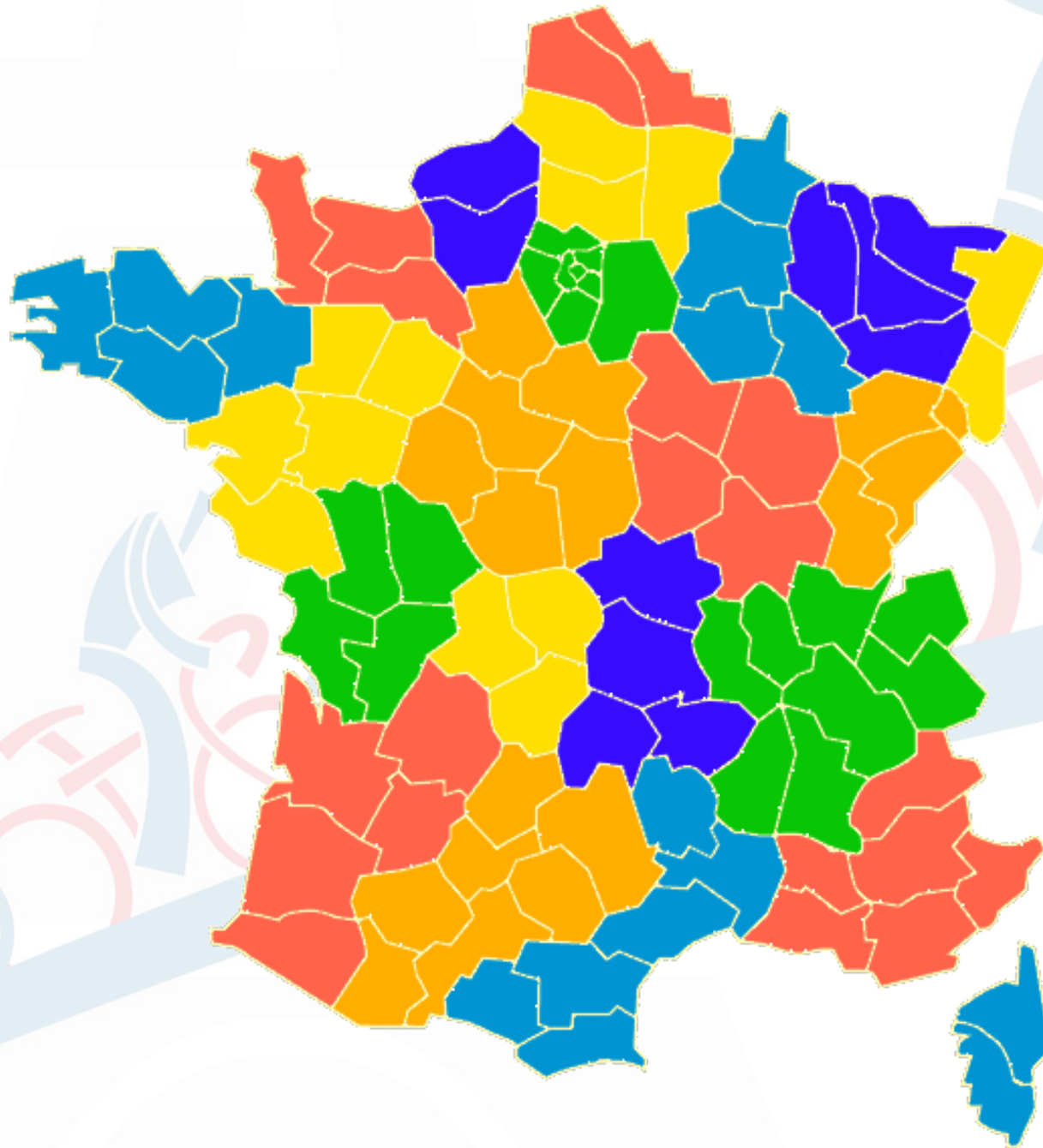
*Miejsce roweru w dokumentach ogólnych.
Dokumenty specyficzne dla rowerów.*

Planowanie
ruchu uwzględniające ruch
rowerowy



*Regionalny plan
jakości powietrza*

Regionalny plan jakości powietrza

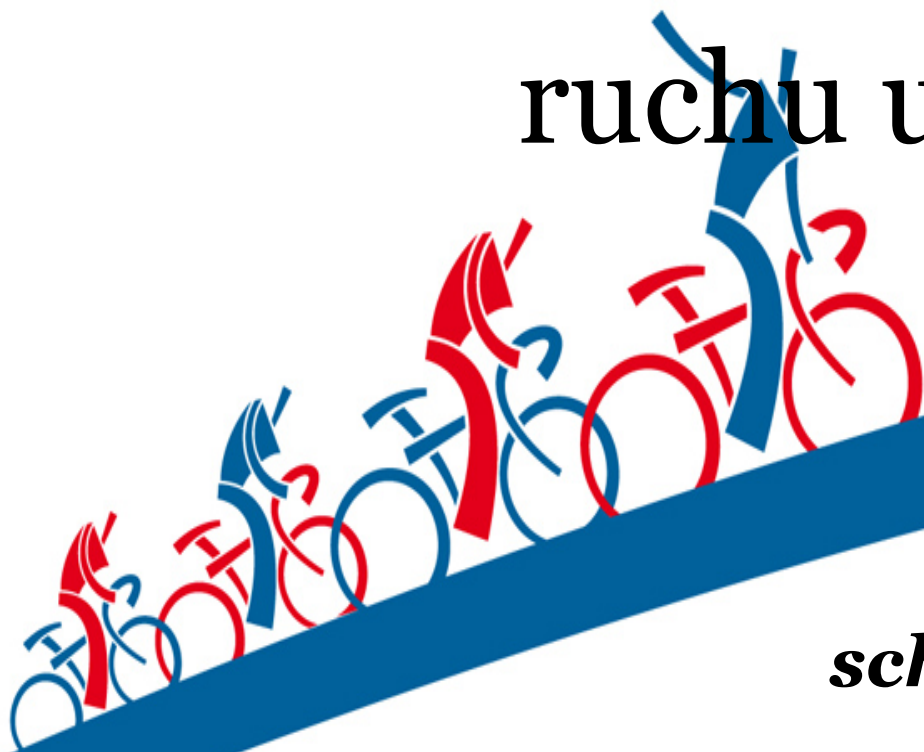


Regionalny plan jakości powietrza

Dokument ten jest obligatoryjny, jest on podstawą do bardziej szczegółowych dokumentów w tworzonych przez odpowiednie samorządy terytorialne.

Z punktu widzenia transportu, samorządem który jest odpowiedzialny za stworzenie jest Conseil Régional.

Planowanie ruchu uwzględniające ruch rowerowy



szemat spójności terytorialnej

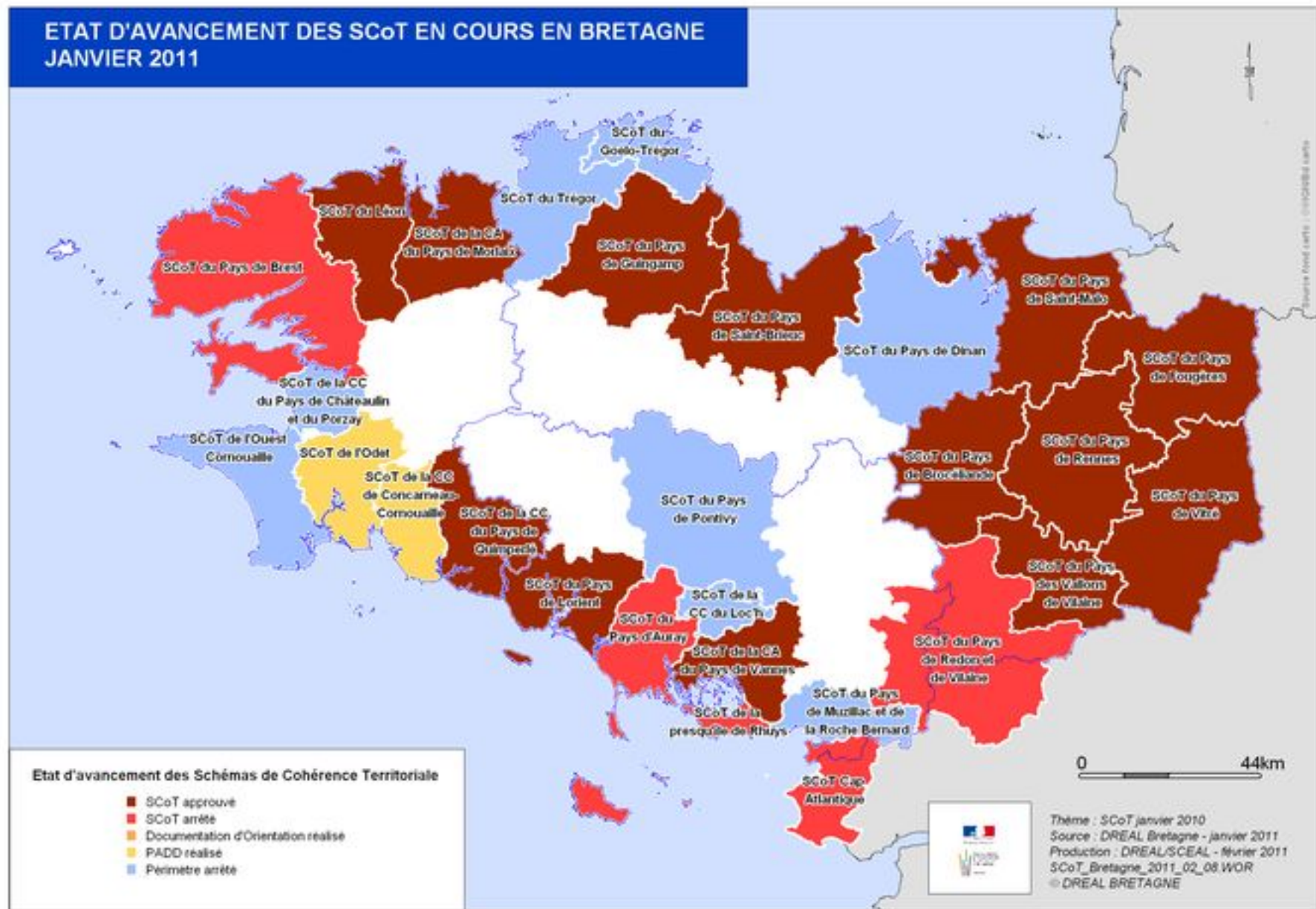
"SCOT"

schemat spójności terytorialnej



Czy byłby sens robić departamentalne plany wojewodcz?
Przecież departament nie tworzy całości z transportowego punktu widzenia!

schemat spójności terytorialnej



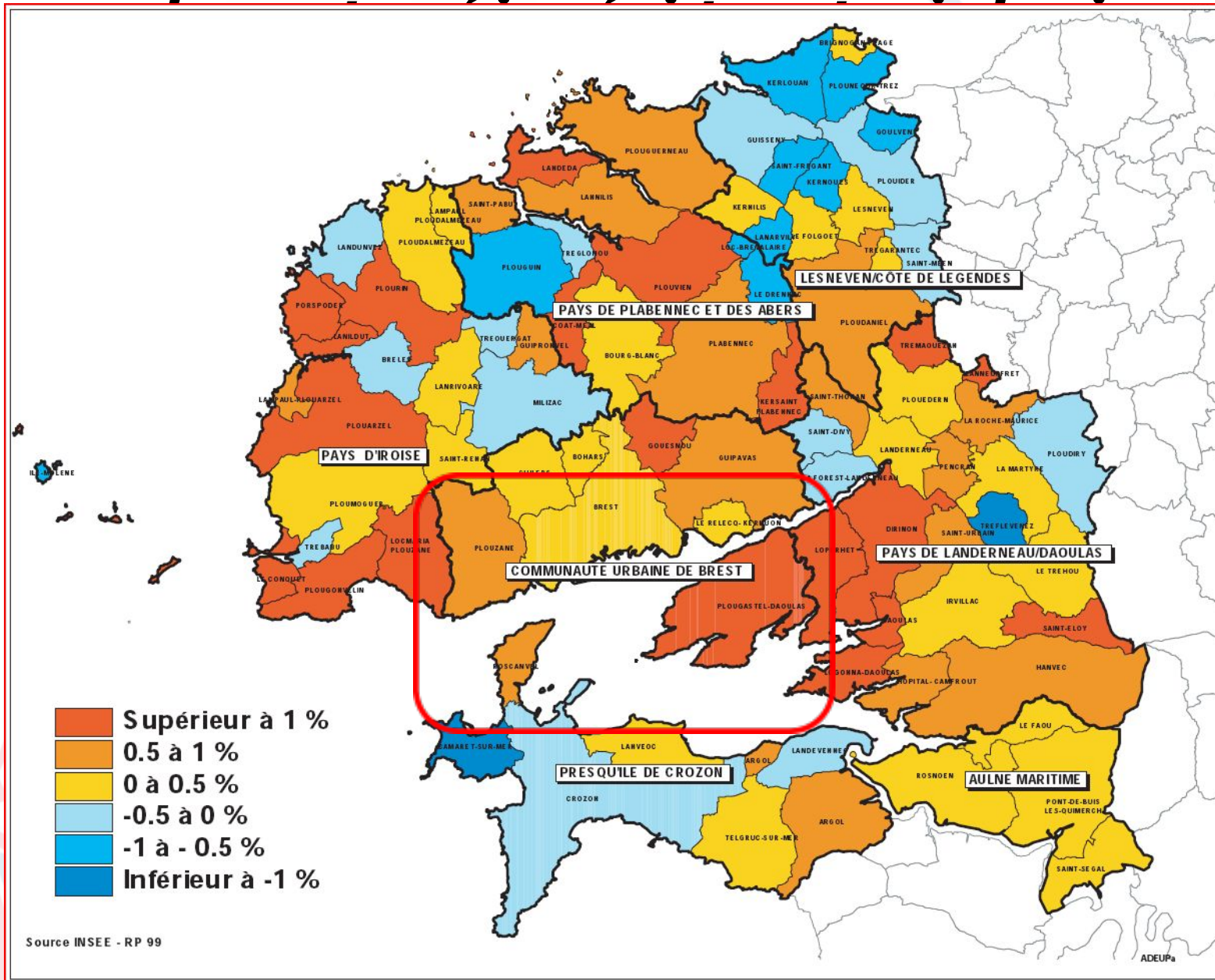
Region podzielono "transportowo" wokół głównych miast

schemat spójności terytorialnej

Dokument ten jest obligatoryjny, i bardzo mocno wpływa na transport.

Pewna ilość zapisów wpływa też bezpośrednio na rower, jeżeli chodzi, np o wjazdy do miast.

Jest on podstawą do utworzenia planów przemieszczeń miejskich.



- Supérieur à 1 %
- 0.5 à 1 %
- 0 à 0.5 %
- 0.5 à 0 %
- 1 à -0.5 %
- Inférieur à -1 %

Source INSEE - RP 99

ADEUP

Planowanie
ruchu uwzględniając ruch rowerowy



*plany przemieszczeń
miejskich
plans de déplacements
urbains (PDU)*

PDU - plany mobilności miejskiej (1)

Plan mobilności składa się z kilku części.

szczegółowy bilans przemieszczeń w momencie sporządzania dokumentu

- analiza przyczyn stanu rzeczy,
- cele jakie "AOT" zamierza osiągnąć
- zaplanowanie konkretnych kroków do przedsięwzięcia, podając koszty, źródła finansowania i przewidywany kalendarz realizacji.

PDU - plany mobilności miejskiej (2)

Od 2001 plan musi też określić

- ile dany konkretny krok ma przynieść oszczędności w kwestii emisji CO₂
- objąć nie tylko transport samochodowy, ale i parkowanie
- objąć nie tylko transport osób, ale i towarów

PDU - plany mobilności miejskiej (3)

Plany mobilności nie wchodzi w konkretne detale. Samo wykonanie założonych celów jest potem określane w osobnych dokumentach, taki jak

- "schéma directeur vélo" dla rowerów
- schemat "pieszy"
- schemat "niepełnosprawnych na wózkach"

Decyzje zawarte w PDU muszą być wzięte pod uwagę w PLU (lokalnym planie urbanistyki)

Przykład PDU miasta Brest (1)

Stwierdzenia :

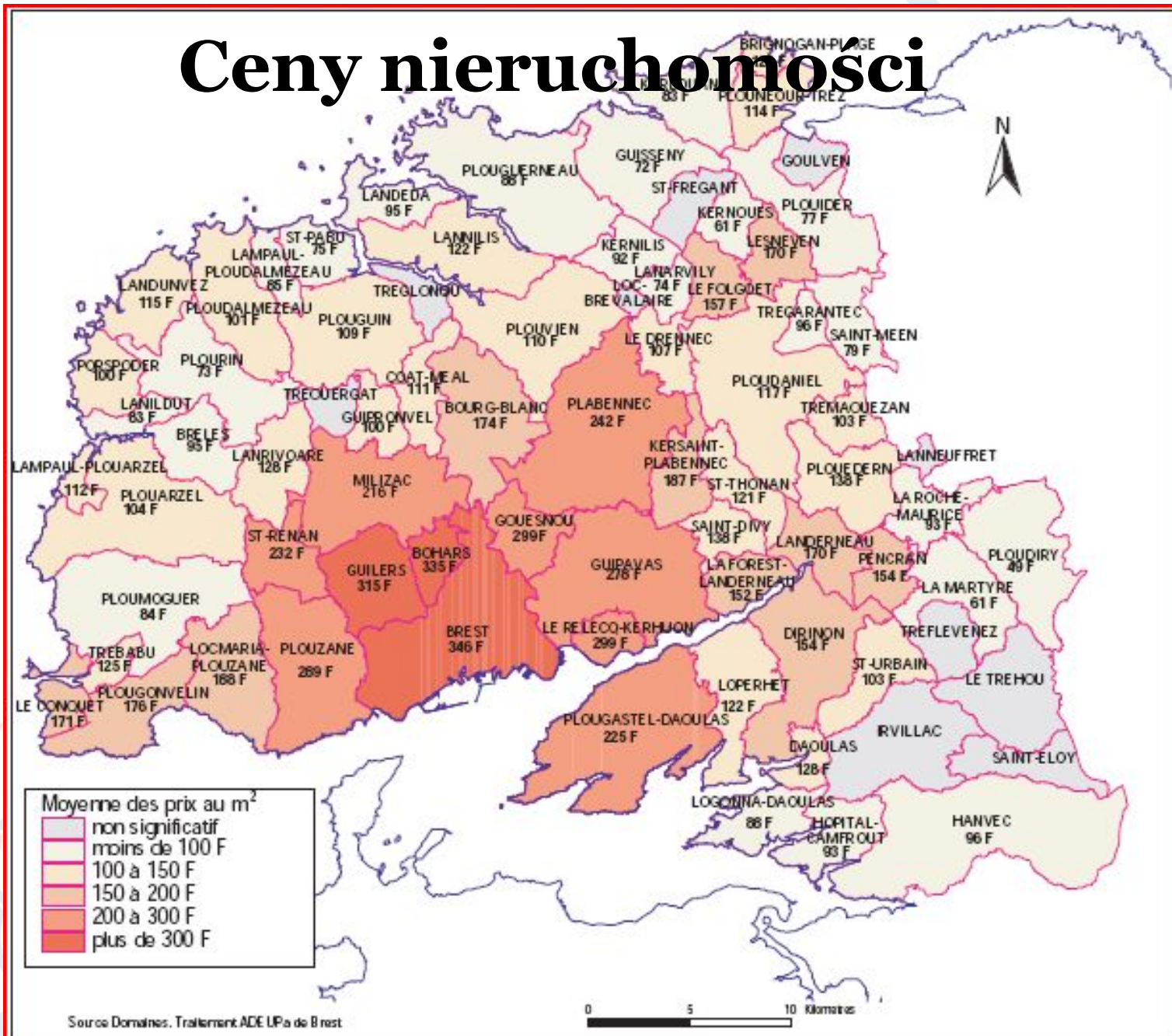
- rozwój infrastruktury zaindukował dynamikę terytorialną, której efektem są nowe problemy transportowe
- łatwość w dotarciu do centrum miasta "zacierza" wady mieszkania w peryferii
- dzielnice stają się mocno wyspecjalizowane
- poprzednia próba dynamizacji centrum poprzez poprawę warunków dla doprowadziła do zwiększenia pola atrakcji miasta
- centrum stało się nieatrakcyjne jako miejsce zamieszkania, tracąc mieszkańców na rzecz studentów, mniej zamożnych i niezmotoryzowanych
- transport publiczny jest zarezerwowany dla tej samej grupy ludzi, gdyż jest wielokrotnie mniej skuteczny od samochodu

Przykład PDU miasta Brest (2)

Wnioski :

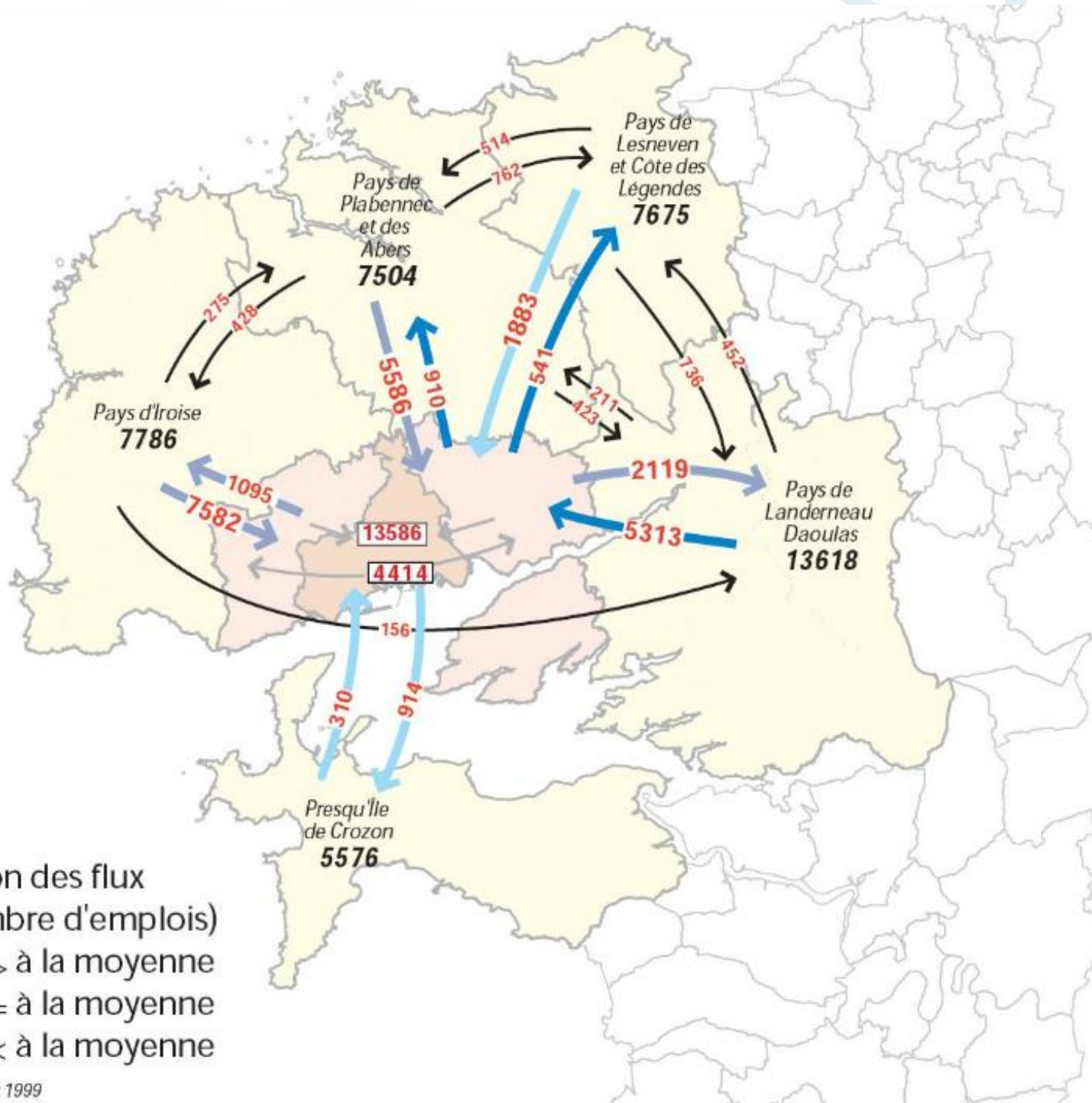
- Poprawa sytuacji transportowej wiąże się ze zrównoważeniem urbanistyki
- Zapanowanie nad urbanistyką zależy od zapanowania nad używaniem samochodów indywidualnych
- Odwrócenie tendencji musi zacząć się od ograniczenia prędkości samochodów, gdyż to przewaga w prędkości doprowadziła do ich hegemonii
- Mieszkańcy centrum są dyskryminowani, gdyż są poddani konsekwencjom przemieszczeń mieszkańców peryferii
- PDU musi skoordynować starania urbanistyczne i transportowe

Ceny nieruchomości



**Prix des terrains à bâtir vendus de 1994 à 1998
(moyenne des prix au m² par commune)**

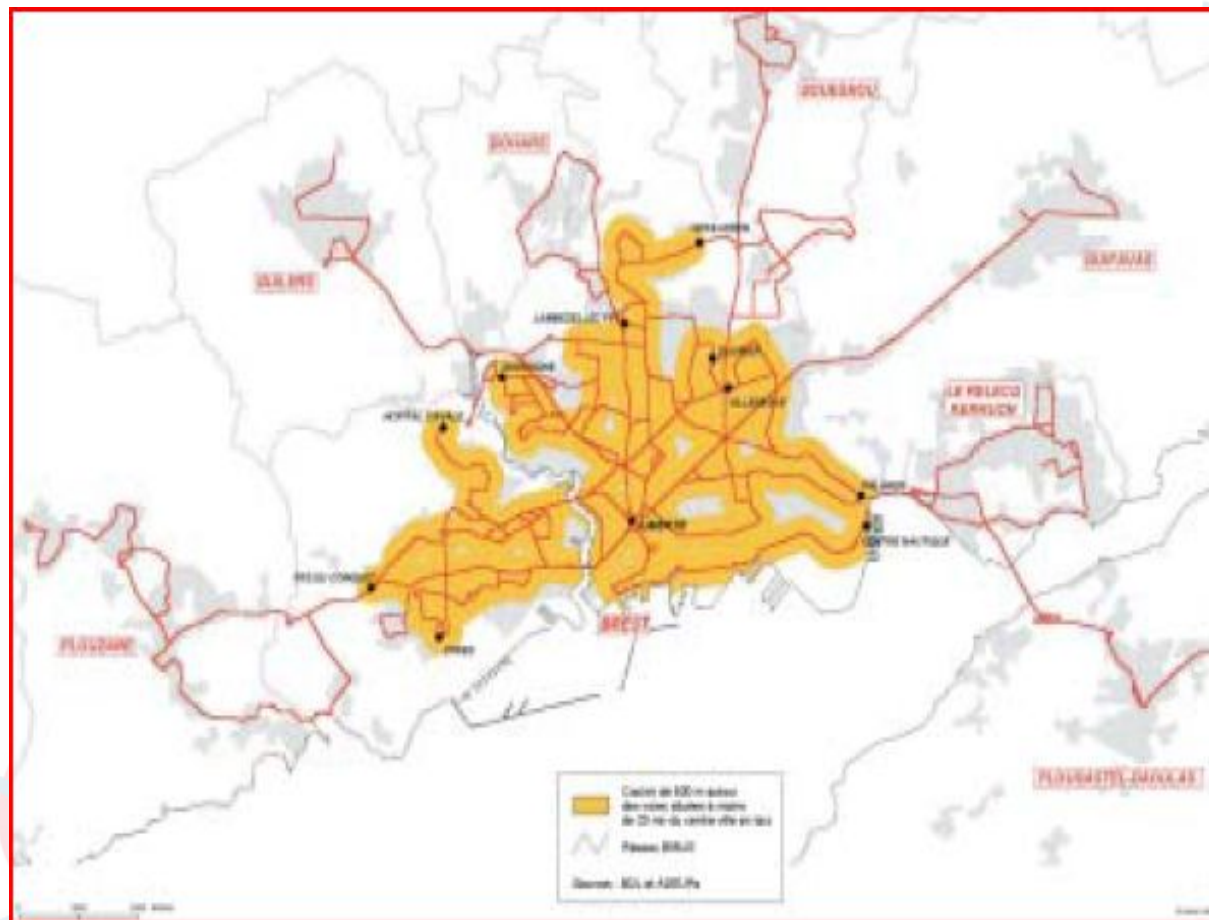
Przemieszczenia związane z pracą

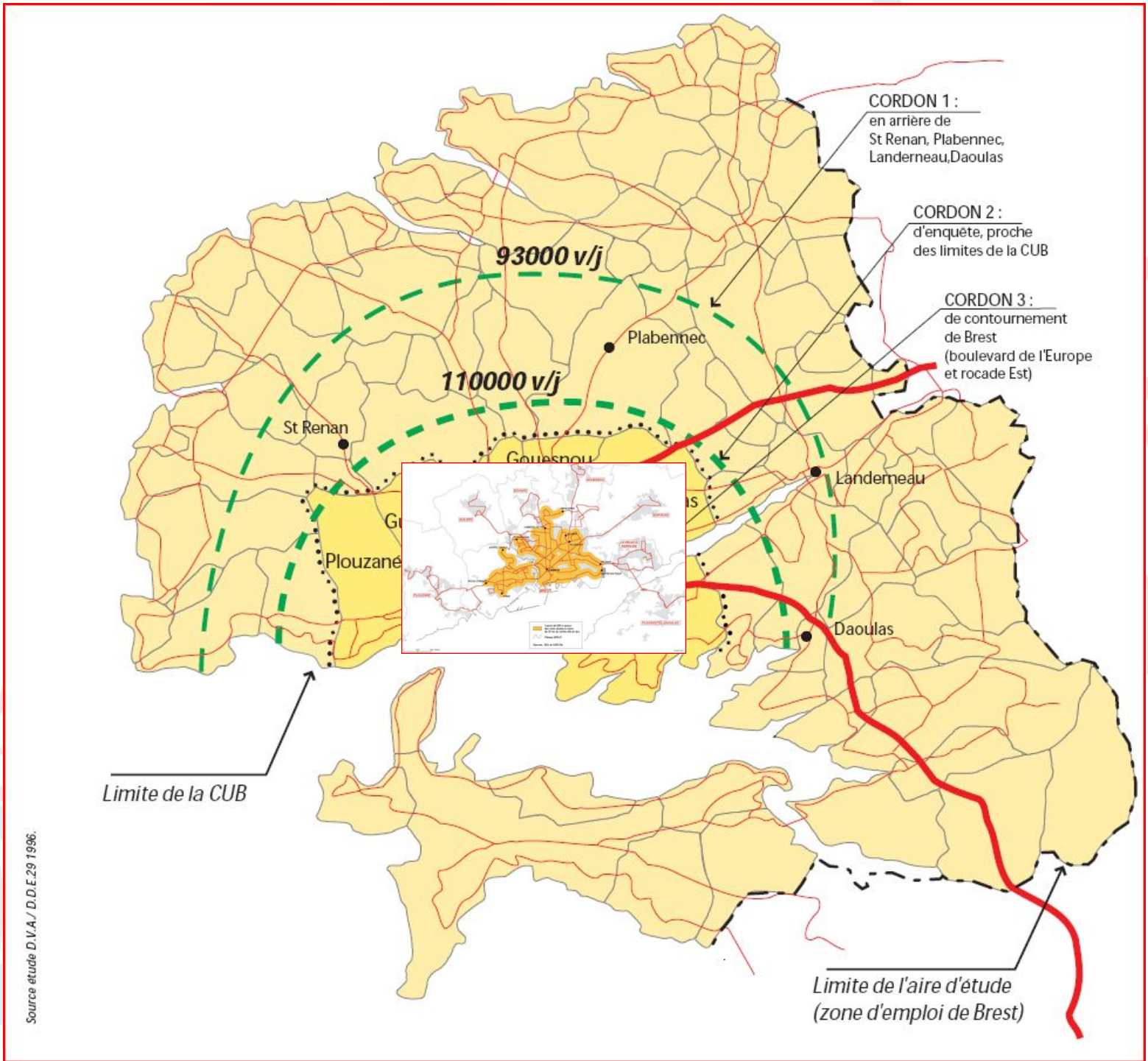


Pole "attrakcyjności" miasta



Zasięg autobusem w 20 minut





Przykład PDU miasta Brest (3)

Konkretne cele :

- Poprawić politykę transportu publicznego poprzez budowę tramwaju
- Poprawić atrakcyjność centrum poprzez jego uspokojenie
- Zachęcać do alternatywnych środków transportu takich jak chód pieszy i rower, poprawiając ich infrastrukturę i prowadząc akcje komunikacyj
- Nie zezwalać na nowe inwestycje budowlane w strefach pozbawionych transportu publicznego
- Zachęcać mieszkańców peryferii do intermodalności poprzez budowę parkingów przesiadkowych na obrzeżach miasta
- Skoordynować działania z państwem, regionem i departamentem
- Zapanować nad parkowaniem poprzez zróżnicowanie opłat
- Zhierarchizować arterie samochodowe