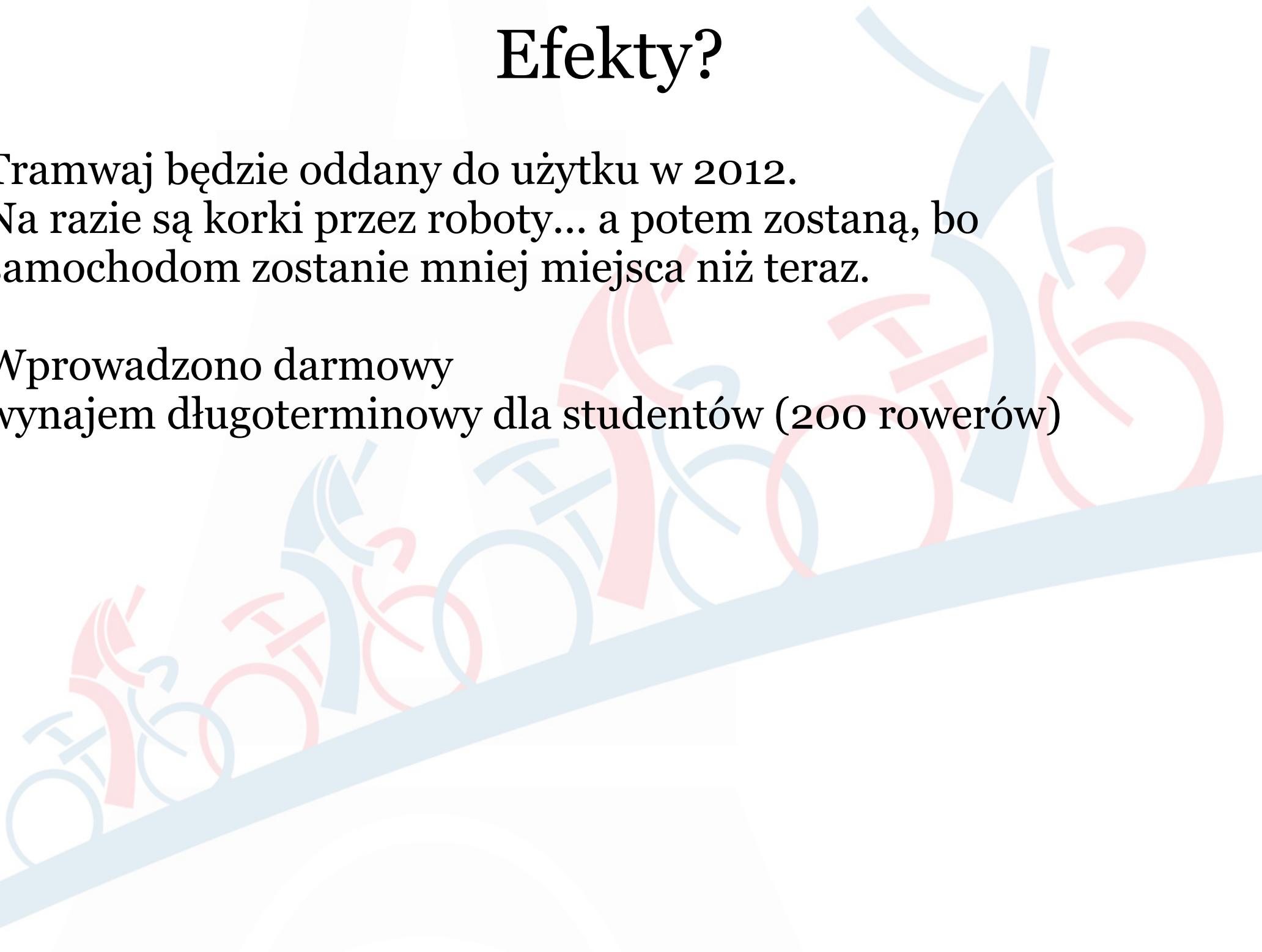


Efekty?

Tramwaj będzie oddany do użytku w 2012.

Na razie są korki przez roboty... a potem zostaną, bo samochodom zostanie mniej miejsca niż teraz.

Wprowadzono darmowy wynajem długoterminowy dla studentów (200 rowerów)



Cours de l'Intendance 1984



Ulica jedno kierunkowa... 4 pasmowa!

Ta sama ulica w 2009



Quai de la Douane 1984





Place Pey-Berland 2000





Place Pey-Berland 2009

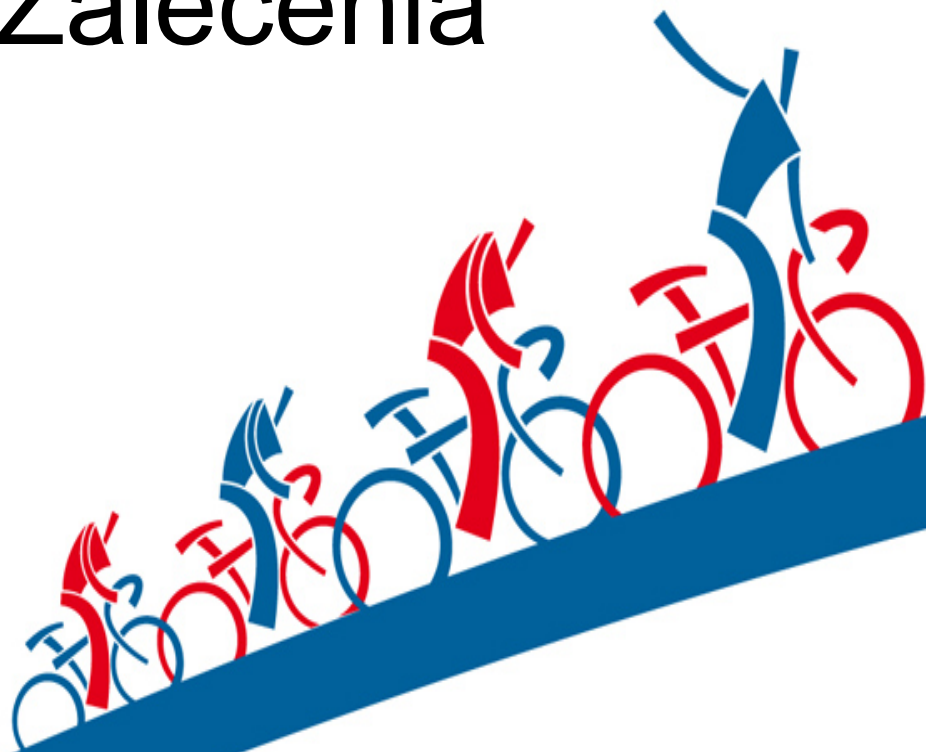
Planowanie
ruchu uwzględniając ruch rowerowy



*plan przemieszczeń
rowerowych*

*schéma directeur
vélo*

Zalecenia



Oficjalna propozycja CERTU
jeżeli chodzi o główny schemat rowerowy

Zalecenia SDV (1)

Nad obowiazkowy, dowolnosc co do dokladnej nazwy i formy.

Wieloletnie narzedzie planifikacji i programacji (co i kiedy)

Zalecenia SDV (2)

Pierwszym etapem jest hierarchizacja dróg w obszarze który jest objęty schematem

- voie de desserte - ulice dojazdowe
- voie de distribution - ruch wewnątrz dzielnicowy
- voie artérielle - główne arterie

Zalecane jest by voie de desserte były uspokojone i stanowiła jak największa część miasta (60 do 80%)

Zalecenia SDV (3)

Następnie komitet polityjacy powstawanie schematu najczęściej pisze « charte cyclable » czyli stawia sobie cele

- zawsze brać pod uwagę rower w polityce transportowej
- organizować stałą promocję ruchu rowerowego
- opracować i zrealizować wieloletni plan inwestycji rowerowych
- zapewnić komplementarność między rowerem a innymi środkami transportu
- dbać o wymiar rowerowy w każdym nowym projekcie urbanistycznym
- mnożyć punkty zapewniające bezpieczne parkowanie : w budynkach mieszkalnych, przy obiektach handlowych, usługowych, oraz przy ważnych ośrodkach pracy i nauki
- zapewnić polityce rowerowej wieloletni budżet (do którego nie liczą się obowiązkowe udogodnienia)
- szczególnie dbać o bezpieczeństwo młodszych na drodze do szkoły
- wziąć pod uwagę rower na miejscu pracy
- szkolić urzędników pod kątem roweru
- wprowadzić skuteczny plan działań mający na celu wyegzekwowanie przestrzegania przez innych użytkowników udogodnień dla rowerzystów (pieszych, kierowców)

Dokument ten załącza się od tego momentu do wszelkich dokumentów urbanizacyjnych i transportowych!

Zalecenia SDV (4)

Po tych wstępnych etapach celem jest stworzenie projektu spójnej sieci

Szczególny nacisk kładziony na ciągłość.

Konkretne udogodnienie zależy od uwarunkowań, ale zawsze trzeba dbać o to żeby rowerzyści poruszali się :

- bezpiecznie
- szybko
- wygodnie (« agrément »)
- łatwo

Zalecenia SDV (5)

Kiedy brakuje « Agrément » ?

Detale które uprzykrzają życie rowerzystom

- złe utrzymanie szosy
- nieuwzględnienie szczegółów (np. uskoków, kratek sciekowych)
- brak drogowskazów
- brak lub zły stan oznakowania
- brak szacunku do udogonien (parkowanie kierowców)
- brak szacunku do samych rowerzystów (zbyt bliskie wyprzedzanie, nadmierna prędkość)



Zalecenia SDV (6)

Strategia i filozofia potrzebna do jej realizacji

- traktować rower poważnie, jak pełnowartościowy środek transportu (o ile to możliwe nawet go uprzywilejować)
- globalnie zorganizować parkowanie
- promować intermodalność
- rozwijać usługi dla rowerów



Zalecenia SDV (7)

Realizacja planu

- Zaczac od obejrzenia terenu na rowerach
 - Zbieranie danych
(na podstawie juz istniejacych pomiarow i nowych oberwacji bardziej subiektywnych niz statystycznych)
- praktyka a potrzeby
- Analiza i diagnoza

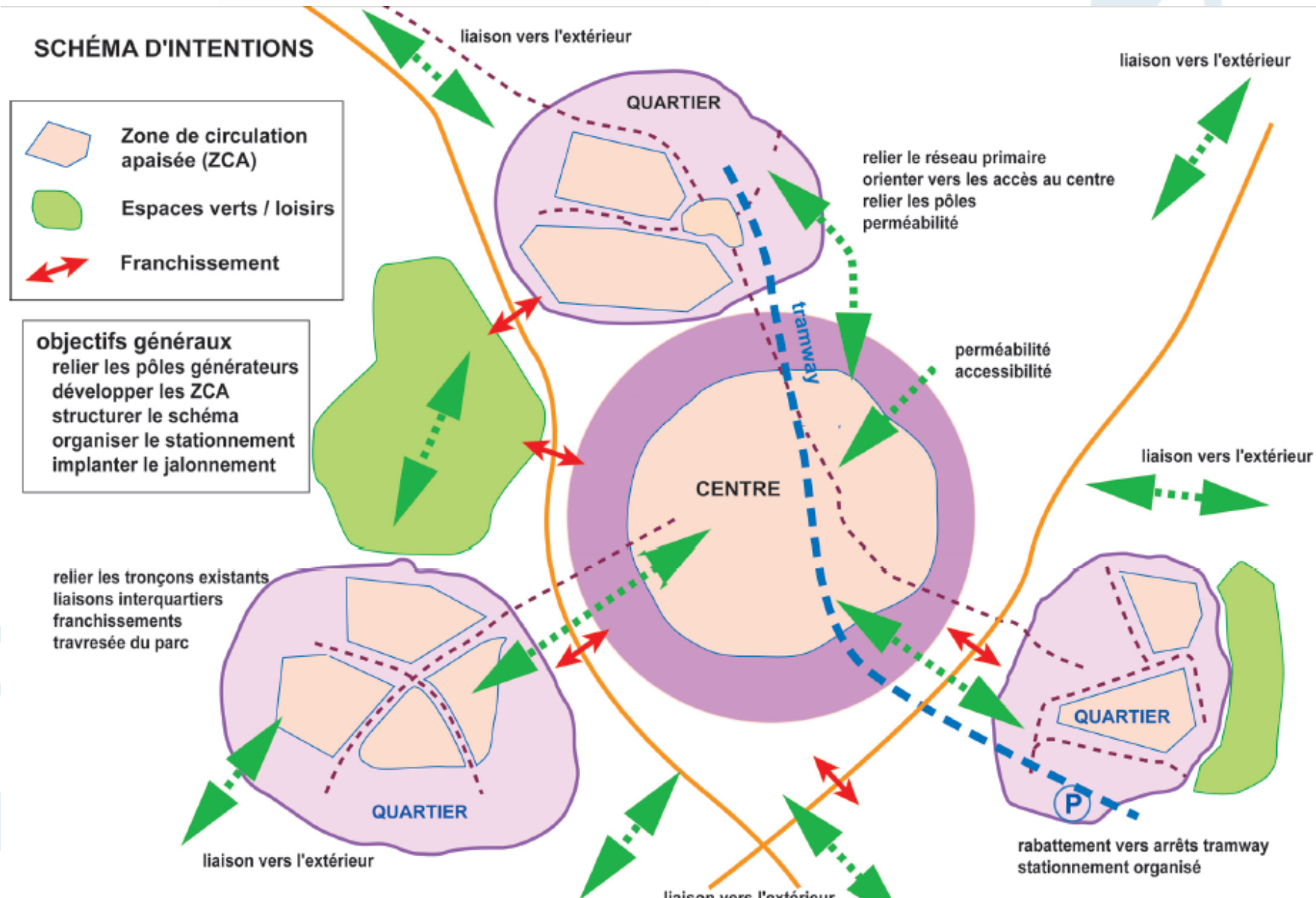
Zalecenia SDV (8)

Analiza i diagnoza

- mapa drog i ich hierarchizacja
- mapa « pole générateur de déplacement »
- mapa istniejących udogodnień
- mapa wypadków z udziałem rowerzystów
- syntetyczna mapa wykrytych "hamulców" do rozwoju ruchu rowerowego

Zalecenia SDV (9)

Powstaje w wyniku tego schemat "intencyjny"



Zalecenia SDV (10)

Powstaje przewidywany kalendarz działań i ich finansowanie

Wśród tych działań uwzględnia się też komunikacje (akcje informacyjne, itd.) i ciągłe krytyczne spojrzenie na wcześniejsze zrealizowane fazy ("remise en cause permanente")

Przykład



SDV miasta Brest

Schéma directeur vélo Brest (1)

Główne założenia :

- bezpieczeństwo
- ciągłość
- czytelność



Schéma directeur vélo Brest (2)

Odrębne, ale spójne działania względem 5 typów tras :

- tras rowerowych wzdłuż nowobudowanego tramwaju
- stref uspokojonych
- głównych ulic
- użytku rekreacyjnego
- użytku turystycznego (eurovélo).

Schéma directeur vélo Brest (3)

Obszary działań :

- parkowanie /strefy intermodalności
- doprowadzenie do ciągłości tras
- dbanie o utrzymanie tras w należytym stanie
- rozwój planów mobilności
- kampanie komunikacyjne/edukacyjne dla rowerzystów, pieszych i kierowców
- innowacje w kwestii usług i udogodnień
- ciągła re-ewaluacja i redefinicja planu

Schéma directeur vélo Brest (4)

Cel w liczbach : podwojenie infrastruktury

Zamiast, podobnie do założeń Karty Brukselskiej, celować w % udziału w ruchu, Brest postanowiło celować w infrastrukturę :

- podwojenie km DDR
- podwojenie obszarów uspokojonych
- podwojenie ilości miejsc do parkowania

VÉLO ET TRAM : près de 20 km en projet

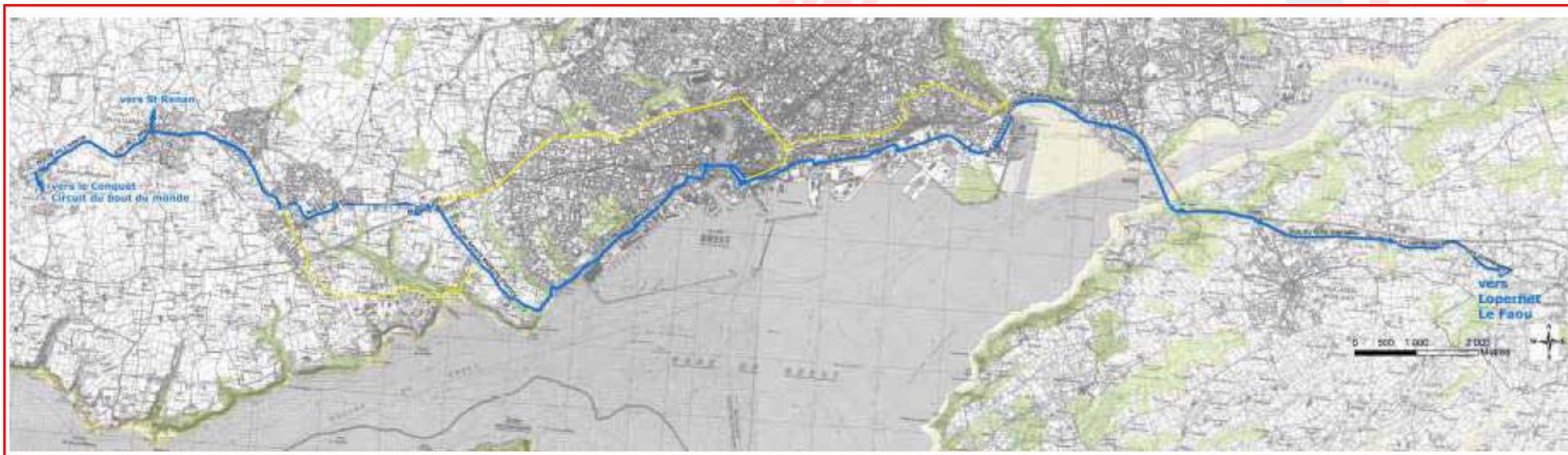
- Osobna DDR
- Trasa alternatywna
- Pas rowerowy
- Strefa pieszych



LE PROJET DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES

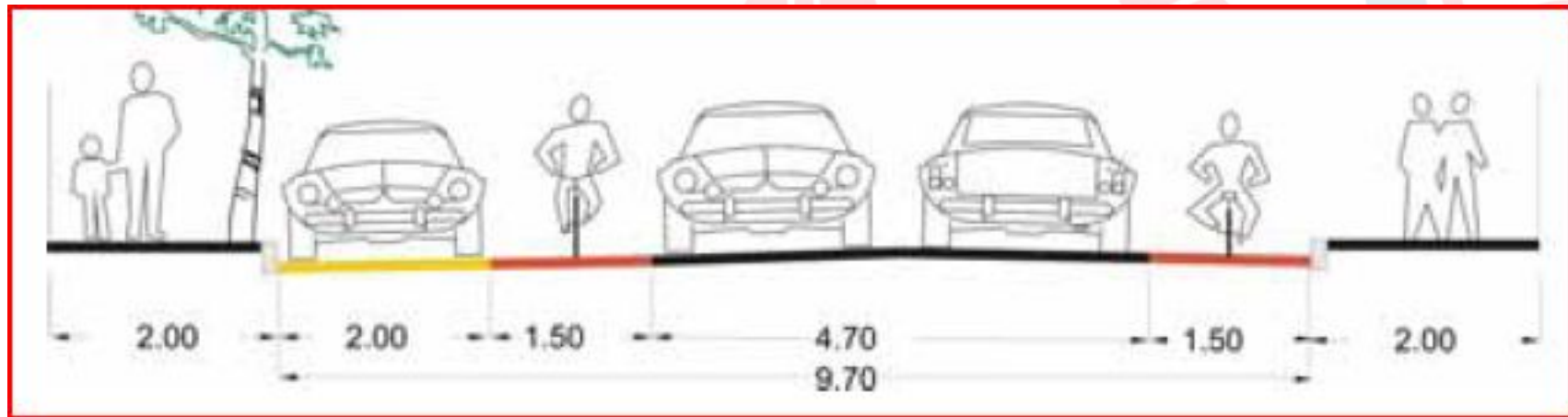


SDV : intégration Brest w regionalny schemat "voies vertes"



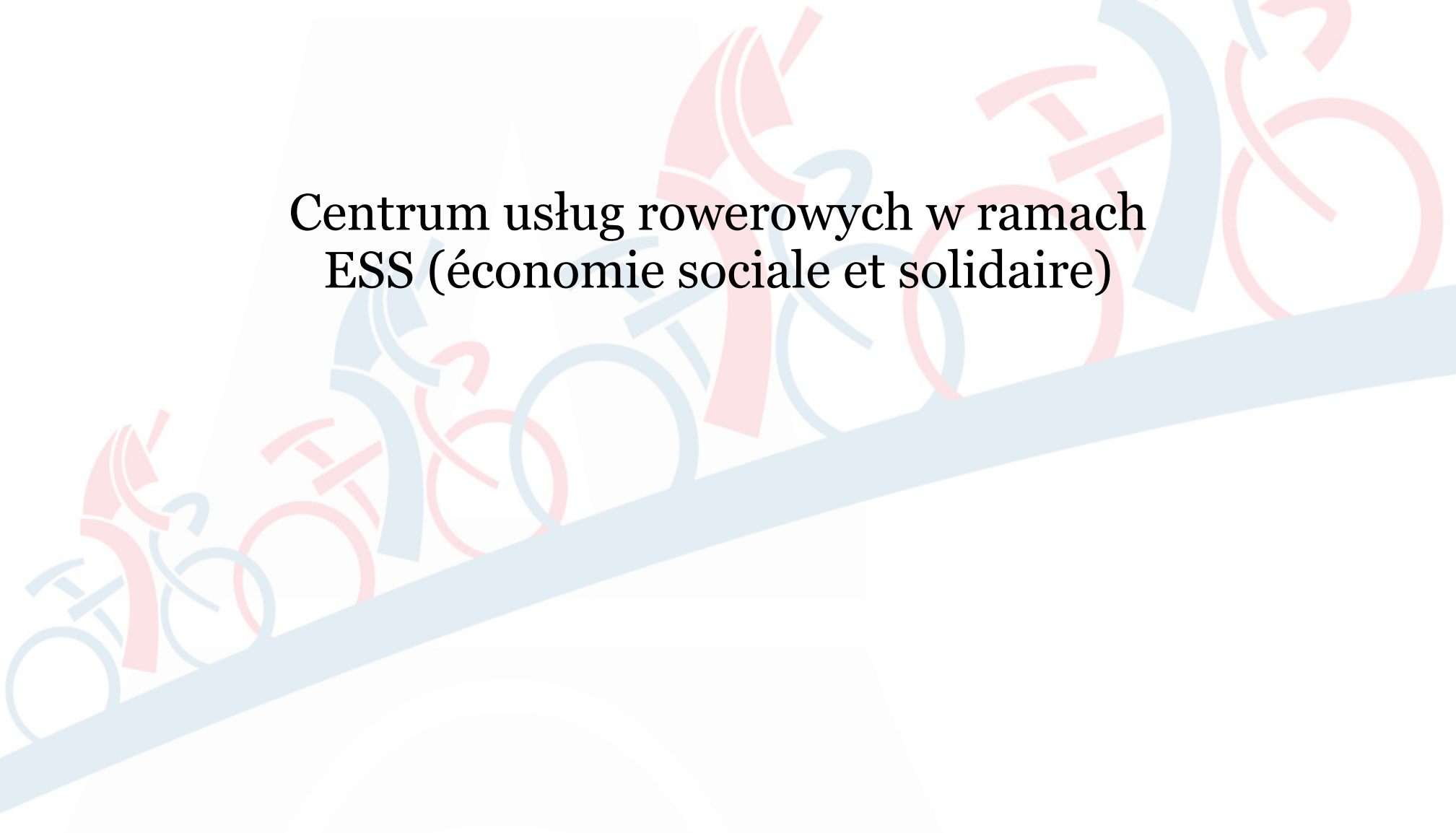
Innowacje Brest (1)

"Chaussée à bande banalisée"



Innowacje Brest (2) "velostation"

Centrum usług rowerowych w ramach
ESS (économie sociale et solidaire)



Planowanie
ruchu uwzględniając ruch rowerowy



*plan oznakowań
zalecanych tras
rowerowych*

*schéma directeur
jalonnement vélo*

Schéma directeur jalonnement vélo

Dokument mający za zadanie oznakować trasy dla rowerów, wtedy kiedy są one inne od tych proponowanych dla kierowców aut.

Zdarza się to gdy trasa dla samochodów jest

- Niebezpieczna lub niedozwolona dla rowerzystów
- "Niepotrzebnie" pod górkę a następnie z górki
- Mniej atrakcyjna turystycznie niż inna droga
- Nieoznakowana gdyż SDJ samochodowy nie bierze tego "pole" pod uwagę

Oczywiście nie chodzi o
tego typu szlaki...



© Victor Lucas 2006

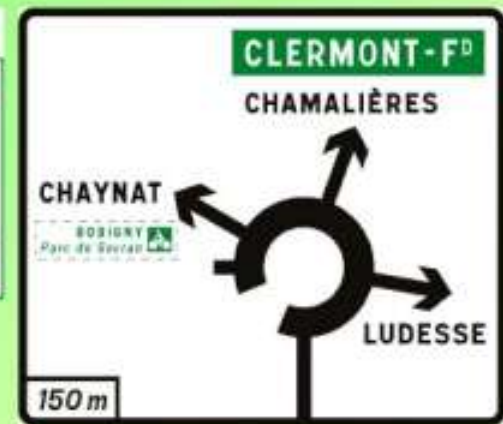


les

Signalisation

Position

Confirmation



Metody pracy

- Ustalenie listy "pole" czyli punktów zainteresowania.
- Zhierarhizowanie "pole"
- Ustalenie listy głównych tras "Od pole x do pole y" które zostaną oznakowane
- Wytyczenie dla każdej trasy jednej, najoptymalniejszej trasy do oznakowania
- Wybór konkretnego znaku na **KAŻDE** skrzyżowanie (zasada ciągłego informowania o niezboczeniu z trasy)

Planowanie
ruchu uwzględniając ruch rowerowy



*plan przemieszczeń
zawodowych*

*plan déplacement
entreprise*

plan przemieszczeń "zawodowych"

Dokument ten jest obligatoryjny dla dużych firm.
(większość jest jeszcze w trakcie opracowania)

Celem jest zmierzenie, a potem redukcja emisji CO₂

Istnieje duża dowolność, co do sposobu, ale wiele firm już teraz postawiło na rower :

- kryty parking dla rowerów
- darmowy drobny serwis
- dotacja przy kupnie
- rower służbowy

Planowanie
ruchu uwzględniając ruch rowerowy



***plan przemieszczen
szkolnych***

***plan déplacement
établissement***

plan przemieszczeń "szkolnych"

Dokument ten obejmuje liczne akcje w ramach docierania dzieci do swoich szkół.



Planowanie
ruchu uwzględniając ruch rowerowy



*lokalny plan
urbanistyki*

plan local d'urbanisme

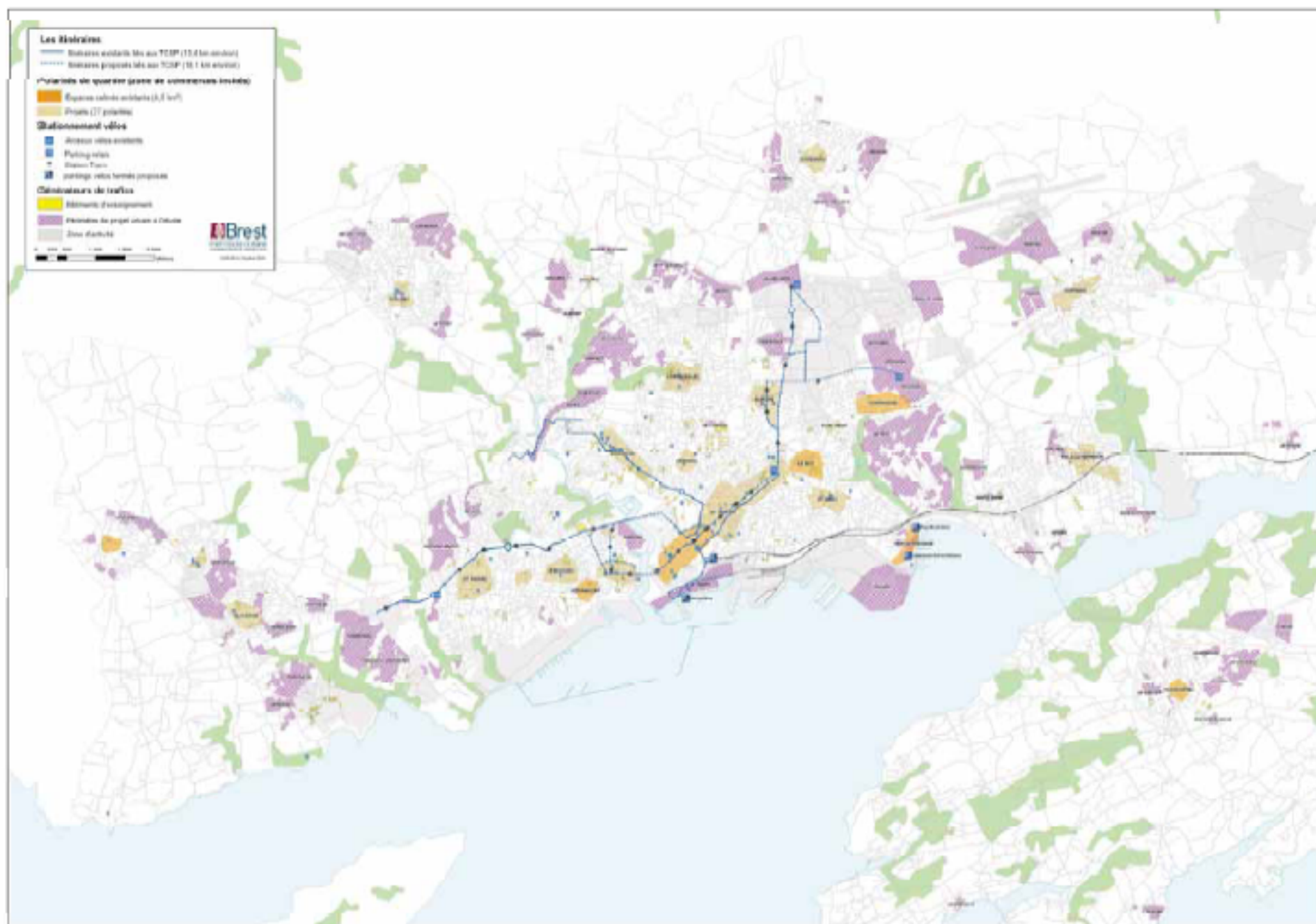
Plan Local d'Urbanisme

Dokument ten jest obligatoryjny, i bardzo mocno wpływa na transport, nawet jeżeli go nie obejmuje bezpośrednio.

Pewna ilość zapisów wpływa też bezpośrednio na rower jak obowiązek budowy parkingów rowerowych przy okazji budowy budynków mieszkalnych bądź biurowych.

Inne zapisy bardzo wpływają na przyszłą sytuację transportową : m. in. pozwolenie na budowę może być uzależnione od tego jak daleko jest do transportu zbiorowego. Celem jest żeby miasta gęstniały zamiast się rozrastać.

ESPACES CALMÉS : 27 polarités à conforter



Idealnie zhierarhizowane miasto według CERTU

całe miasto jest "strefa 30"
poza wyjątkami :

Z jednej strony :

- główne arterie
- arterie dzielnic

Z drugiej :

- strefy pieszych
- strefy spotkań

