



Kongres Rozwoju Ruchu Rowerowego Wrocław 28 marca 2014 « Dlaczego we Francji nie ma oficerów rowerowych ? »

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO
PROGRAMU WSPÓŁPRACY Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ

Kto we Francji zarządza ruchem rowerowym ?

politycy versus urzednicy

Oficer istnieje, ale na szczeblu... rządowym

Które ministerstwo powinno się zajmować rowerem ?

Zdrowia?

Turystyki?

Ekologii?

Przemysłu?

Sportu?

Edukacji
narodowej?

Spraw
wewnętrznych?

Miasta?

plan przemieszczeń rowerowych
« schéma directeur vélo »

(Ogólny) plan mobilności
« plan déplacements urbains »



Oficjalne zalecenia instytutu Certu
« jak optymalnie stworzyc SDV »

Dokument nadobowiazkowy,
→ dowolnosc co do dokladnej nazwy i formy.

Wieloletnie narzedzie planifikacji i programacji
(co i kiedy)

Pierwszym etapem jest hierarchizacja dróg w obszarze który jest objęty schematem :

- voie de desserte
- voie de distribution
- voie artérielle

Zalecane jest by « voie de desserte » były uspokojone i stanowiły jak największą część miasta (60 do 80%)

Następnie komitet polityjacy powstawanie schematu 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
- włączyć 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)

Po tych wstepnych etapach celem jest stworzenie projektu spojnej sieci

Szczegolny nacisk kladziony na ciaglosc.

Konkretne udogodnienie zalezy od uwarunkowan, ale zawsze trzeba dbac o to zeby rowerzysci poruszali sie :

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

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 udogodnień (dzikie parkowanie)
- brak szacunku do samych rowerzystów (zbyt bliskie wyprzedzanie, nadmierna prędkość)



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

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

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

Powstaje przewidywany kalendarz działań i ich finansowan

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

Konkretny
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 należyтым 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

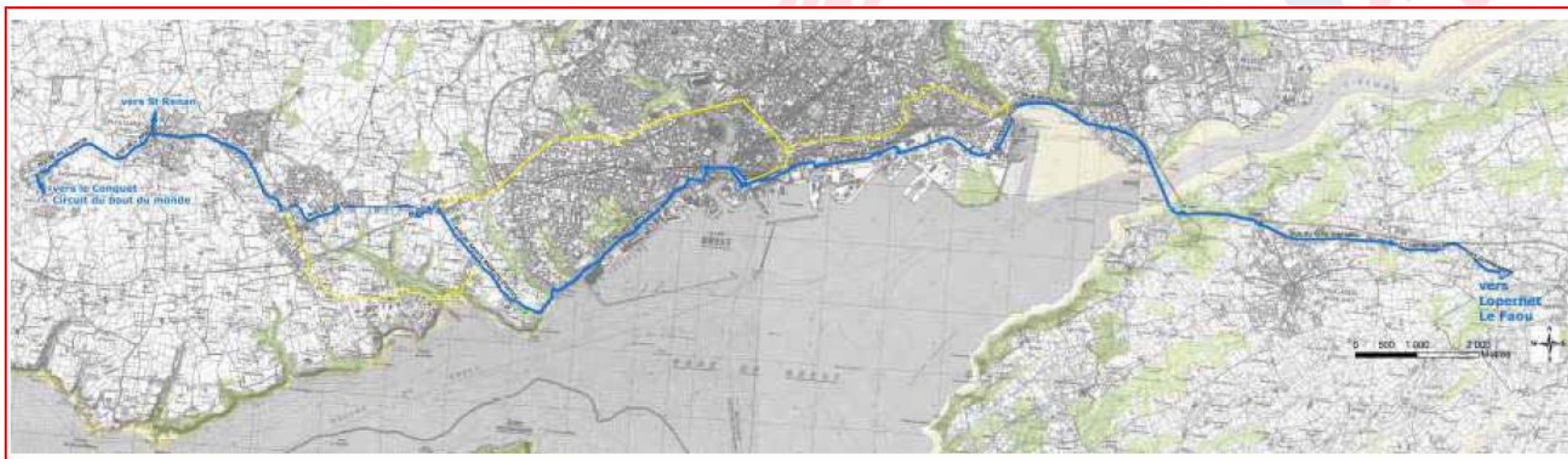
- ← Osobna DDR
- ← Trasa alternatywna
- ← Pas rowerowy
- ← Strefa pieszych



LE PROJET DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES

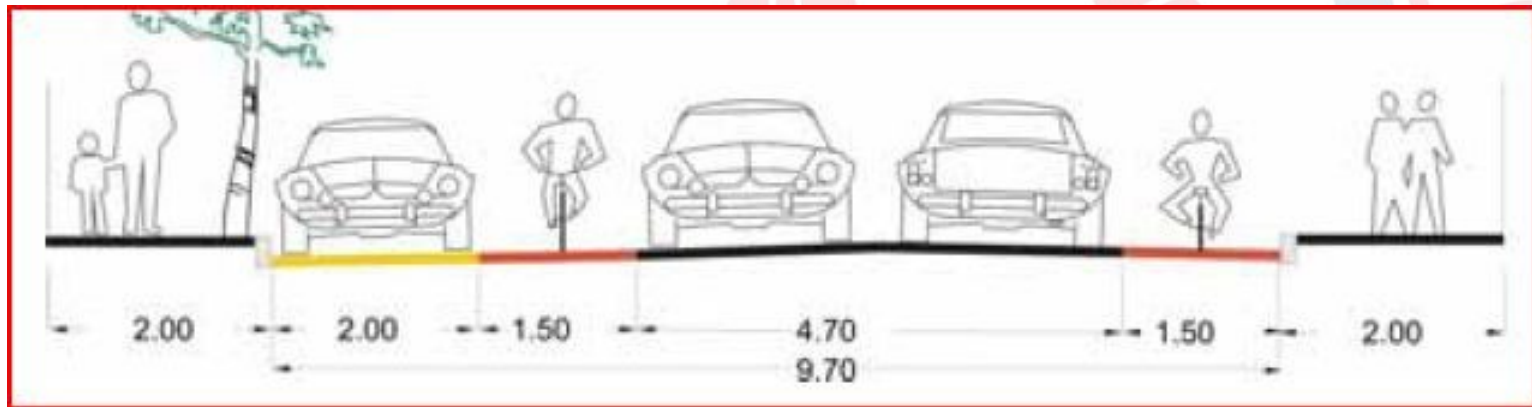


SDV : intégration Brest w regionalny schemat "voies vertes"



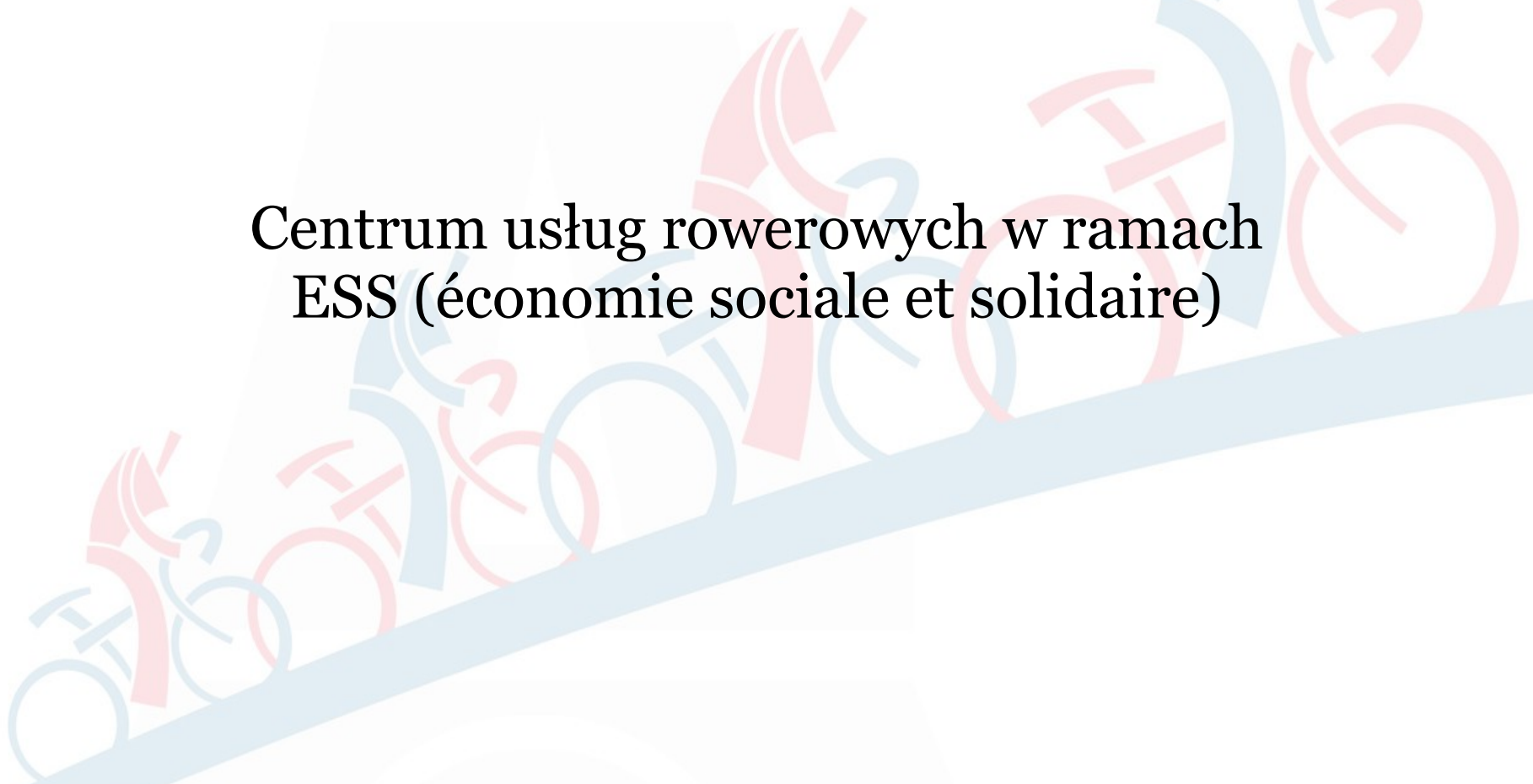
Innowacje Brest (1)

"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
d'ajournement 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



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)

Dziękuję za uwagę.



Olivier SCHNEIDER

o.schneider@fubicy.org

<https://www.facebook.com/olivier.velo.schneider>

PROJEKT WSPÓŁFINANSOWANY PRZEZ SZWAJCARIĘ W RAMACH SZWAJCARSKIEGO PROGRAMU WSPÓŁPRACY Z NOWYMI KRAJAMI CZŁONKOWSKIMI UNII EUROPEJSKIEJ