

BVG (Berlińskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne) jako specjalista od mobilności



BVG



ISABEL HEINS -INTEGRACJA ROWERU W ŚRODOWISKU
JAKO PRZYKŁAD INTERMODALNEJ MOBILNOŚCI

Eksperymentalne uruchomienie ekspresu rowerowego na trasie metra pomiędzy stacjami Kottbuser Tor i Krumme Lanke w lecie 1979 r.

- ➔ Umożliwienie przewozu rowerów podczas wakacji latem 1979 r. (22.7. – 2.9.)
- ➔ Dwa 6-wagonowe pociągi dostosowane wyłącznie do przewozu pasażerów z rowerami
- ➔ Kursy w niedzielę z częstotliwością co godzinę



BVG-FERIEN-SERVICE
U-BAHN-SONDERZÜGE
FÜR FAHRGÄSTE MIT FAHRRÄDERN

Nur an **SONNTAGEN**
Am 22. und 29. Juli/5., 12., 19. und 26. August
und am 2. September 1979

Der **Radler-Express** verkehrt **STÜNDLICH!**

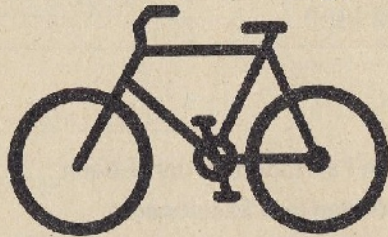
8.04–18.04	ab Kottbuser Tor	an 9.53–19.53
8.16–18.16	Wittenbergplatz	9.41–19.41
8.22–18.22	Fehrbelliner Pl.	9.36–19.36
8.30–18.30	Dahlemer Dorf	9.27–19.27
8.38–18.38	an Krumme Lanke	ab 9.19–19.19

Ein-Zu- und Abgang mit Fahrrädern ist ausschließlich
auf den im obigen Fahrplan angegebenen Bahnhöfen zulässig.
Es gilt der Stadt-Tarif.
Für das mitgeführte Fahrrad ist der Entgeltstarif zu zahlen.
Ihre
Berliner Verkehrs-Betriebe
Eigenbetrieb von Berlin

BVG

Przewóz rowerów metrem – 1980 r. (1.7. – 31.8.)

Mitnahme von Fahrrädern in der U-Bahn vom 1. Juni bis 31. August 1980



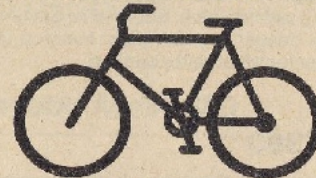
Wichtige Hinweise:

- Die für die Beförderung zulässigen Zeiten sind: Montag bis Freitag 9.00 bis 14.00 Uhr und 18.00 Uhr bis Betriebs-schluß (ca. 1.00 Uhr nachts). Sonnabend, Sonntag und an Feiertagen ganztägig.
- Fahrräder mit Hilfsmotor, Mofas, Tandems und Fahrräder zum Lastentransport sind von der Beförderung ausgeschlossen.
- Für jedes Fahrrad ist der Ermäßigungsstarif zu zahlen: Ermäßigungs-sammelkarte mit fünf Fahrten zu 3,50 DM bzw. Ermäßigungs-fahrschein zu 0,80 DM, beide mit Umsteigeberechtigung.
- Wegen der allgemeinen Verkehrssicherheit und mit Rücksicht auf andere Fahrgäste ist im gesamten U-Bahngebiet das Radfahren untersagt. Fahrtreppen nicht benutzen!
- In die U-Bahnwagen ist der Einstieg mit Fahrrädern nur zulässig an den besonders gekennzeichneten Türen – sofern der entsprechende Platz vorhanden ist. Anderenfalls ist der nächste Zug abzuwarten. Der Wagen an der Spitze des Zuges darf nicht mit Fahrrädern benutzt werden.
- Fahrräder sind im Wageninnern nur an den dafür vorgesehenen und gekennzeichneten Plätzen hinzustellen, und zwar höchstens 2 Fahrräder pro Stellplatz. Hierbei sind die Fahrräder sicher zu befestigen.
- Sollte auf freier Strecke im Störfall der Zug entleert werden müssen, verbleiben die Fahrräder im Zug. Sie können dann später auf dem nächstfolgenden Bahnhof abgeholt werden.
- Wir möchten Sie und andere sicher und schnell ans Ziel bringen. Die Mitnahme von Fahrrädern ist ein Versuch. Sind Sie daher besonders umsichtig, und nehmen Sie Rücksicht auf Ihre Mitbürger.

Berliner Verkehrs-Betriebe

Eigenbetrieb von Berlin

Vom 1. Juni
bis 31. August 1980
ist die Mitnahme von



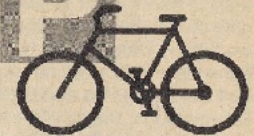
nur gestattet:

Montag bis Freitag
9–14 und ab 18 Uhr
Sonnabend und
Sonntag ganztägig

Berliner Verkehrs-Betriebe

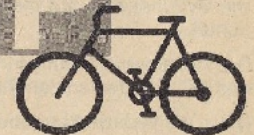
Eigenbetrieb von Berlin

2 Stellplätze



Keine Mitnahme,
wenn dieser Wagen an der
Spitze des Zuges fährt.

2 Stellplätze



Fahrräder
sicher befestigen.
Bitte Rücksicht nehmen.

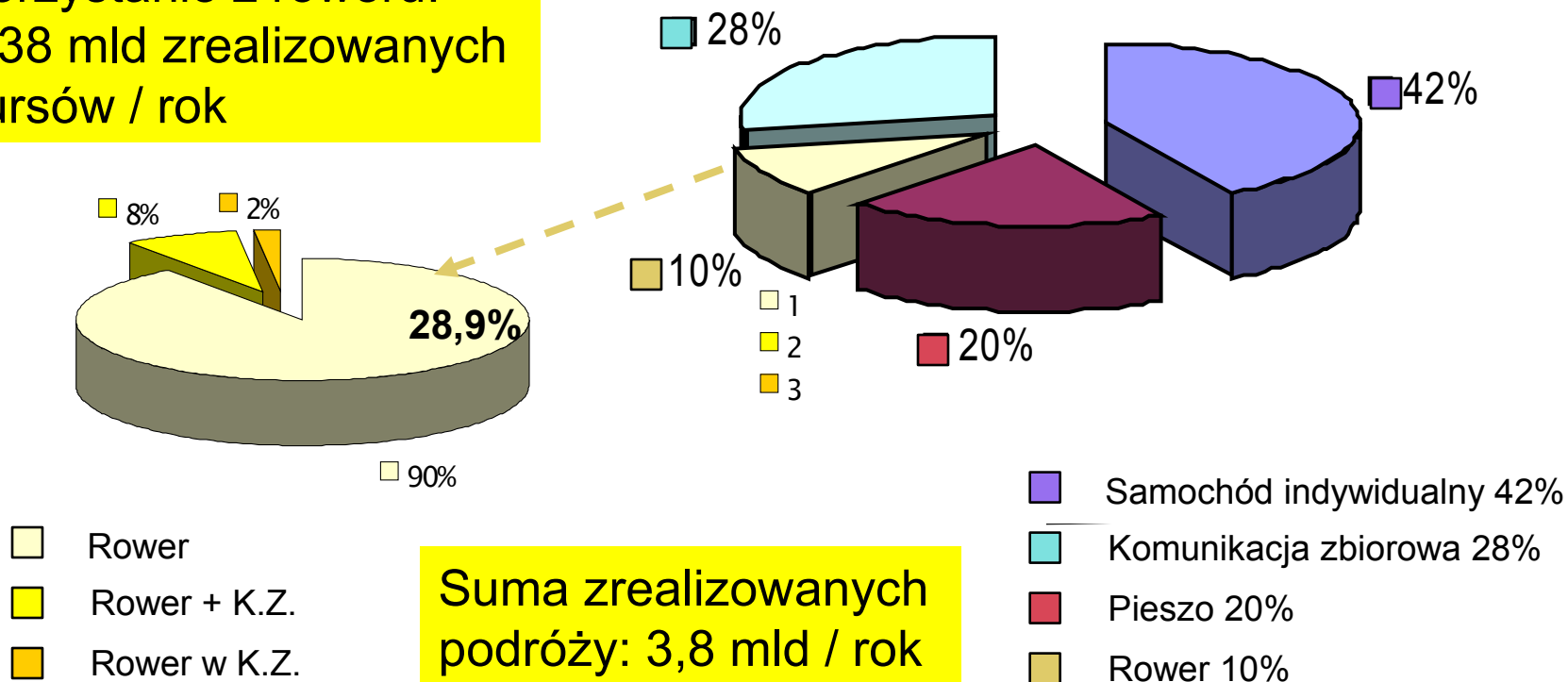
Przewóz rowerów metrem należy w BVG od 1980 r. do usług standardowych

- ➡ Przewóz rowerów metrem dozwolony jest poza godzinami szczytu
- ➡ Zakaz przewozu rowerów:
Od poniedziałku do piątku w godzinach szczytu:
6.00 – 9.00 oraz 14.30 – 17.30
- ➡ Przewozić można po dwa rowery na wagon w miejscach do tego przeznaczonych
- ➡ Nie wolno przewozić rowerów w pierwszym wagonie (wyjście awaryjne)

Wybór środków transportu - Berlin

BVG 98

Korzystanie z roweru:
0,38 mld zrealizowanych
kursów / rok



Badania opinii publicznej na temat ruchu rowerowego w 2000 r przeprowadzone przez BVG (monitor rynku)

- ➡ Przeprowadzono wywiady z 1600 pasażerami na temat 25 istotnych wskaźników jakości
- ➡ Klienci najgorzej ocenili:
 - możliwość przewozu roweru
 - możliwość pozostawienia roweru przypiętego do stojaka rowerowego na przystanku
- ➡ Niezadowolenie pasażerów dotyczy wszystkich form komunikacji zbiorowej:
 - Metro: 50% klientów jest niezadowolonych
 - Tramwaj: 80% klientów jest niezadowolonych
 - Autobus: 80% klientów jest niezadowolonych

Otwarcie przez BVG warsztatu rowerowego w styczniu 2000 r.

- ➡ Współpraca organizacji zajmujących się tematyką rowerową (ADFC, Zieloni Rowerzyści, BUND), indywidualnych rowerzystów (aktywnych) i wszystkich sektorów działalności BVG
- ➡ Stworzenie wspólnej płaszczyzny komunikacji dla uwypuklenia problematyki związanej z powiązaniem roweru z komunikacją zbiorową
- ➡ Wzrost świadomości i zaakceptowanie rowerzystów jako klientów BVG
- ➡ Do kwietnia 2000 r. odbyły się 4 posiedzenia

poprowadzone przez: „Mobil 21” i „P.O.P.”

Warsztaty rowerowe BVG – koncepcja i cele

➡ KONCEPCJA:

- Integracja reprezentantów zainteresowanych grup i decydentów politycznych
- Zdefiniowanie wspólnych stanowisk i wymiana opinii
- Umiejętność prowadzenia dialogu na temat współpracy i chęć osiągnięcia konsensusu

➡ CELE:

- Utworzenie zbioru pomysłów oraz komponentów intermodalności w postaci: komunikacja zbiorowa / rower
- Ocena potencjału i ryzyka związanego z realizacją nowych pomysłów
- Sformułowanie kolejnych kroków w perspektywie czasowej (krótkiej, dłuższej i bardzo długiej)

Propozycje warsztatów rowerowych BVG na temat ulepszenia łańcucha logistycznego typu: rower / komunikacja zbiorowa

- ➡ **Przewóz rowerów:** Rezygnacja z zakazu przewozu rowerów w godzinach szczytu i jednocześnie starania w kierunku osiągnięcia stanu wzajemnego zrozumienia przy zachowaniu przyjętych zasad funkcjonowania społecznego
- ➡ **Taryfy:** Ulgi na przewóz rowerów, bilety dzienne – 5 DM (VBB – pozostałe reguły). Likwidacja lub uelastycznienie tzw. Karty Premium
- ➡ **Infrastruktura:** Szybkie tempo realizacji projektu budowy 50 km pasów autobusowych, likwidacja czasowego zakazu dostępu do tych pasów, wyznaczenie w obrębie terenu przystanków pasa dla rowerzystów, nie kolidującego z ruchem pieszych
- ➡ **Komunikacja:** Informacje o istniejących uregulowaniach, wyjaśnienie szczegółów i przyczyn występowania danych zjawisk, naświetlenie pozostałych spraw
- ➡ **Pojazdy:** Stworzenie wydzielonych stref o wielofunkcyjnym charakterze, oznakowanie przedziałów dla rowerów, wózków dziecięcych i wózków inwalidzkich, umocowania dla rowerów
- ➡ **Kooperacja:** Założenie rowerowej grupy roboczej

Przewóz rowerów w BVG w roku 2000

- ➡ Metro: poza godzinami szczytu (2 rowery na wagon)
- ➡ Koszt przewozu roweru:

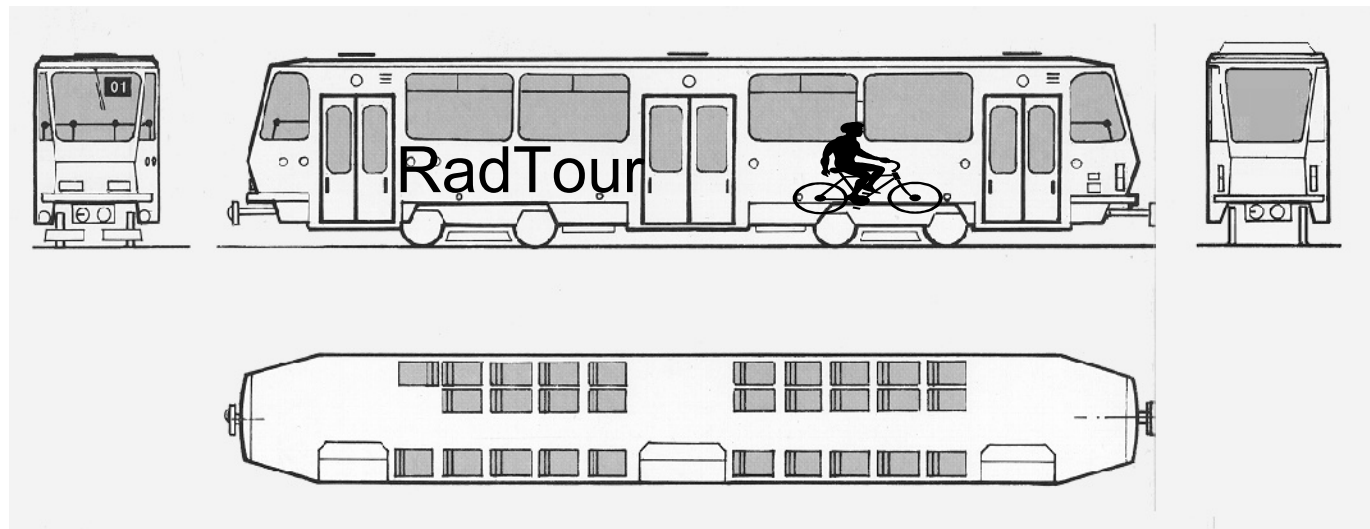
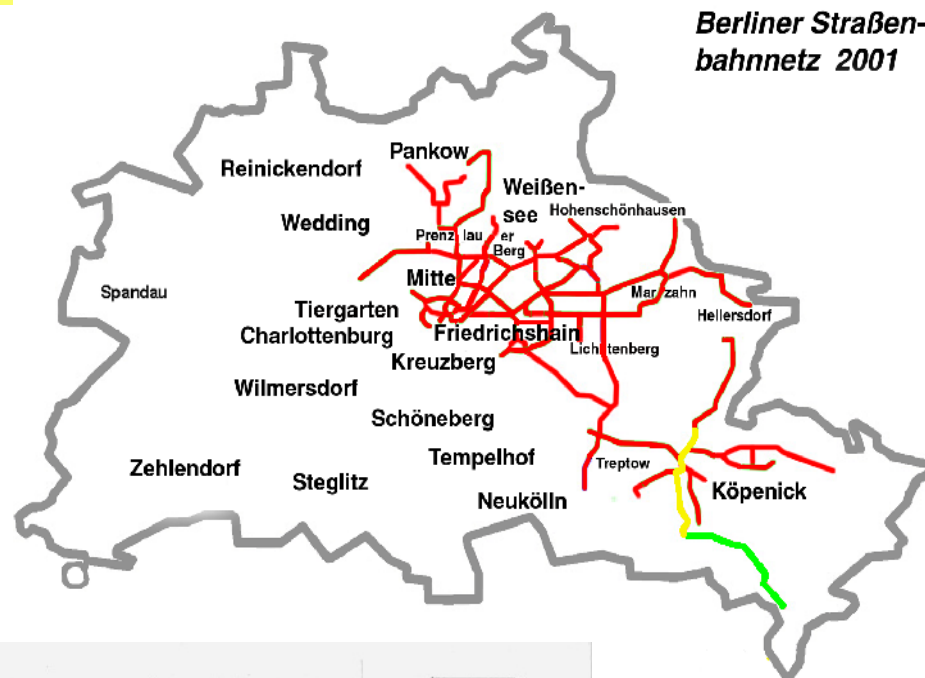
Bilet normalny, strefa AB	3,90 DM
Bilet dzienny normalny, strefa AB	7,80 DM
Bilet miesięczny Premium (łącznie z rowerem)	114,00 DM
- ➡ Zgodnie z postanowieniem zarządu przewóz rowerów w tramwajach nie był dozwolony

Eksperyment dotyczący dodatkowego wagonu rowerowego w tramwajach, rok 2001 ⁽¹⁾

- ➡ Z uwagi na złą ocenę możliwości przewozu rowerów w tramwajach przeprowadzono test pod nazwą „RadTour”
- ➡ Przebudowany wagon B6 z 12 miejscami na rowery i 10 miejscami siedzącymi
- ➡ Model testowany w weekendy w okresie od 4.8.2001 do 7.10.2001 na linii tramwaju 68 (linia turystyczna Grünau/Schmöckwitz)
- ➡ Testowanie praktyki w zakresie przewozu rowerów i badanie popytu
- ➡ Ankietowanie pasażerów

Eksperyment dotyczący dodatkowego wagonu rowerowego w tramwajach, rok 2001 (2)

Dodatkowy wagon rowerowy,
linia tramwajowa 68
Eksperyment „Rad Tour”
Lato 2001



Eksperyment dotyczący dodatkowego wagonu rowerowego w tramwajach, rok 2001 ⁽³⁾



Eksperyment dotyczący dodatkowego wagonu rowerowego w tramwajach, rok 2001 – efekty ⁽⁴⁾

- ➡ Przewieziono w sumie 106 rowerów (12% podróży, 5 rowerów na dzień) – zbyt duża podaż miejsc rowerowych
- ➡ Nie wystąpiły nieprzewidziane sytuacje techniczne ani zażalenia
- ➡ Przeciętna ocena, którą przyznali badani pasażerowie – 1,9 (skala 1-5)
- ➡ Dowiedziono, że przewóz rowerów nie jest rzeczą niemożliwą
- ➡ Oczekiwania pasażerów: korzystanie z oferty dodatkowego wagonu rowerowego pod warunkiem zachowania normalnej ilości miejsc siedzących

Zniesienie zakazu przewozu rowerów w godzinach szczytu i możliwość zabrania roweru do metra i tramwaju w roku 2002

1

- ➡ Testowanie oferty przez 1 rok (od czerwca 2002 do czerwca 2003)
- ➡ Przewóz w metrze i tramwaju przez całą dobę
- ➡ Wózki inwalidzkie i dziecięce mają pierwszeństwo
- ➡ Rowerzyści muszą sami pilnować stabilności umocowań swoich rowerów
- ➡ Wejście przez specjalnie oznakowane drzwi (piktogramy)
- ➡ Pozostawienie roweru w oznakowanym miejscu (piktogramy)
- ➡ Dwa rowery na jedno miejsce w stojaku
- ➡ Rowerzyści stosują się do określonych reguł
- ➡ Pozostali pasażerowie stosują się do określonych reguł (np. zwolnienie składanych miejsc siedzących)
- ➡ Wywiad wśród pasażerów

**Zniesienie zakazu przewozu rowerów w godzinach szczytu i
możliwość zabrania roweru do metra i tramwaju w roku 2002**



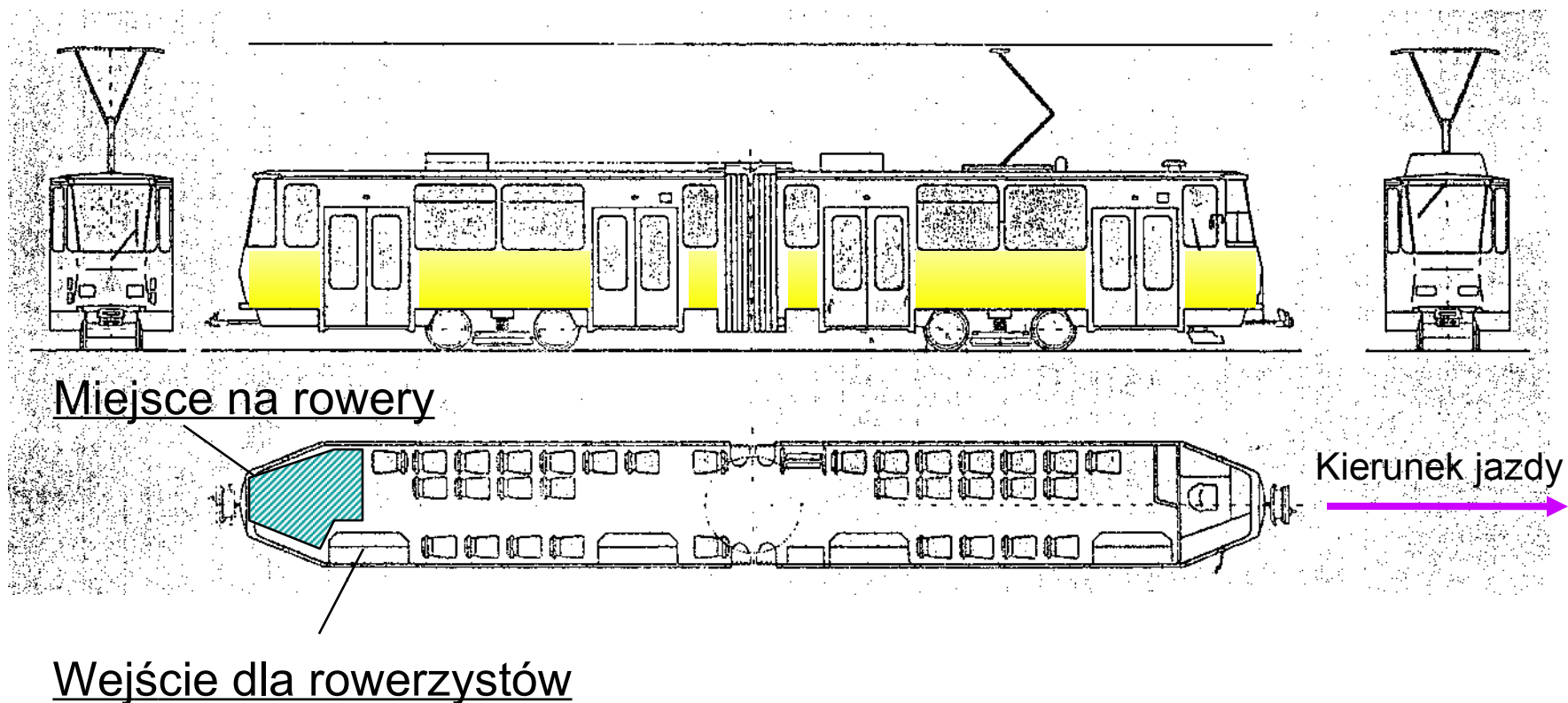
**Zniesienie zakazu przewozu rowerów w godzinach szczytu i
możliwość zabrania roweru do metra i tramwaju w roku 2002**



Zniesienie zakazu przewozu rowerów w godzinach szczytu i możliwość zabrania roweru do metra i tramwaju w roku 2002

4

Tramwaj silnikowy KT4DT w wersji zmodernizowanej



Zniesienie zakazu przewozu rowerów w godzinach szczytu i możliwość zabrania roweru do metra i tramwaju w roku 2002

- ➔ Przewieziono 2,4 mln rowerów w metrze i tramwajach w okresie realizacji testu
- ➔ 81% stałych klientów ocenia zniesienie zakazu przewozu roweru w godzinach szczytu jako rzecz pozytywną
- ➔ Nowa oferta nie kolidowała z poprzednim standardem
- ➔ Zgłoszono niewiele zażaleń
- ➔ W wyniku pozytywnej reakcji:

Włączenie oferty próbnej do usług standardowych

Utworzenie przez Senat Berliński, Wydział Rozwoju Miasta w ramach Planu Rozwoju Miasta w dziedzinie transportu *Rady Rowerowej*, wrzesień 2003

- ➔ Współpraca pomiędzy wydziałami administracji, policją, VLB, dzielnicowymi wydziałami ds. robót inżynieryjnych, organizacjami reprezentującymi interesy rowerzystów (ADFC, BUND, VCD), BVG, koleją miejską S-Bahn, ekspertami zewnętrznymi, przedstawicielami producentów rowerów i rzecznikiem rowerzystów w Senacie
- ➔ Stworzenie wspólnego forum dyskusyjnego do omawiania ważnych spraw dotyczących komunikacji rowerowej
- ➔ CELE:
 - Wzrost udziału przejazdów rowerowych w ogóle zadań przewozowych
w Berlinie do 2010 r o 50% (z 10% do 15%)
 - Optymalne powiązanie ruchu rowerowego z komunikacją publiczną
 - Redukcja wypadków, finansowanie, rozbudowa sieci rowerowej
- ➔ Do czerwca 2004 r. odbyło się 7 posiedzeń

Poprawa oferty taryfowej do wiosny 2004 r.

- ➡ Zniżki na przewóz rowerów – 1,40 EUR / przejazd jedną trasą
- ➡ Wprowadzenie rowerowego biletu miesięcznego A-B za 5 EUR
- ➡ Wprowadzenie rowerowego biletu miesięcznego A-B-C + Land Brandenburgia
- ➡ Zniesienie karty Premium
- ➡ Utrzymanie gratisowego przewozu rowerów przez posiadaczy czasowych biletów imiennych
- ➡ Mapa rowerowa za 2,50 EUR obejmująca tereny Berlina i Brandenburgii

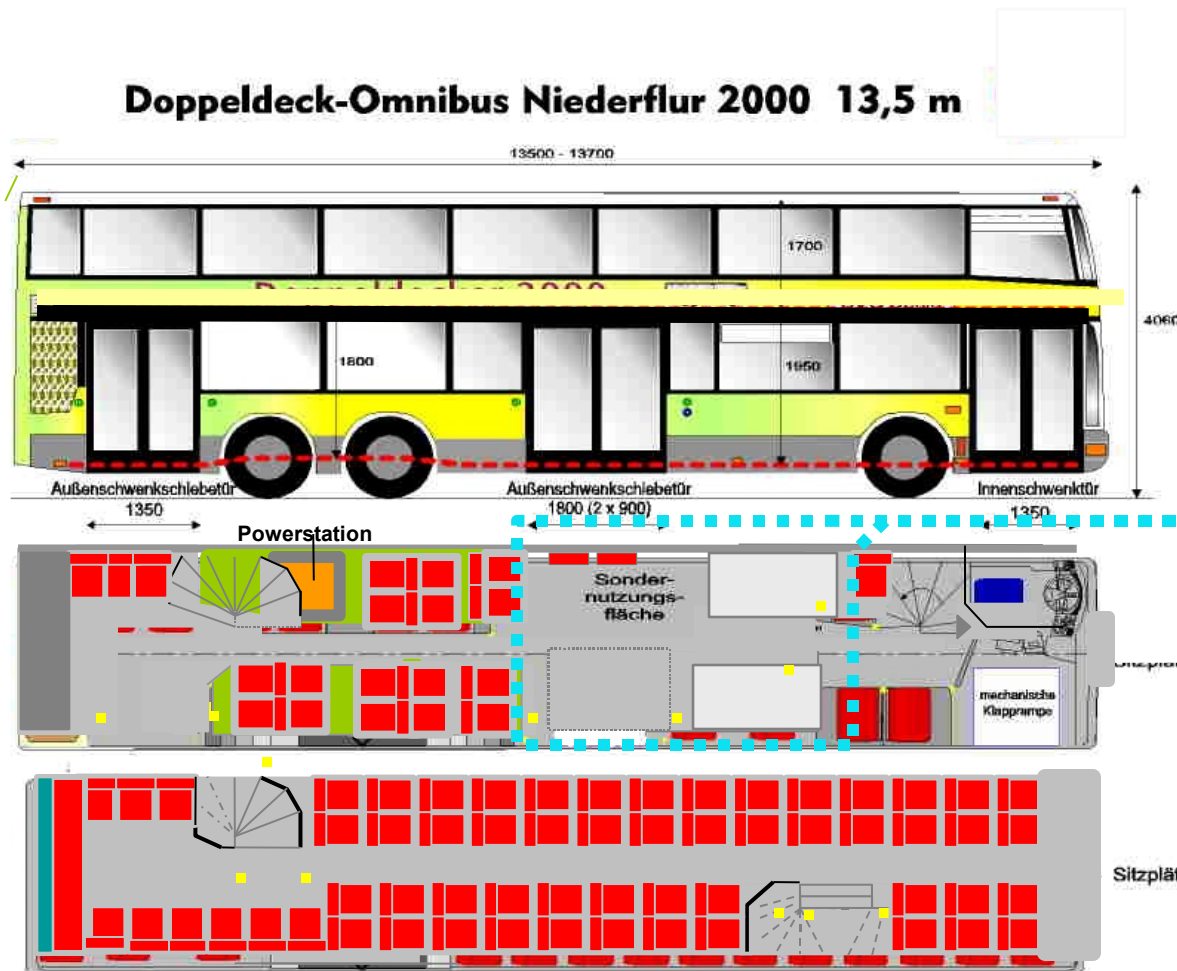
Podjęte kroki w większości pokrywają się z propozycjami warsztatów rowerowych BVG z 2000 r. (wiosna)

Testowanie możliwości przewozu rowerów w autobusach nocnych – 4 linie, czerwiec 2004 r.

- ➡ Okres trwania testu – 6 miesięcy
- ➡ Przewóz rowerów na liniach nocnych N2, N5, N6, N8 (autobusy przegubowe), podczas tych nocy, kiedy nie kursowało metro
- ➡ Maksymalnie 2 rowery na autobus
- ➡ Wózki inwalidzkie i dziecięce miały pierwszeństwo
- ➡ Rowerzyści osobiście odpowiadają za stabilne umocowanie swojego roweru
- ➡ Wejście tylnymi drzwiami

Kursy nocne: mniej więcej od godz. 0.30 do 4.30

Nowe autobusy piętrowe umożliwiają przewóz rowerów w przedziałach wielofunkcyjnych



Autobus piętrowy niskopodłogowy z 2000 r., dł. 13,5 m. W przyszłości wszystkie pojazdy będą wyposażone w wielofunkcyjny przedział

Przewóz rowerów w szybkiej kolejce miejskiej S-Bahn



- Oferta jest bardzo atrakcyjna z uwagi na możliwość wyjazdu turystycznego w okolice Berlina
- Takie same taryfy dla S-Bahn, BVG i Związku Transportowego Berlin-Brandenburgia (VBB)

- Specjalnie oznakowane przedziały
- Pierwszeństwo mają pasażerowie bez roweru lub wózka dziecięcego
- Przewóz roweru jest czasowo nieograniczony



Propozycje organizacji reprezentujących interesy rowerzystów, wiosna 2000 r.

-  **Przewóz:** Zniesienie zakazu przewozu rowerów w określonych godzinach i podnoszenie poziomu zrozumienia potrzeb rowerzystów
-  **Pojazdy:** Większe sektory wielofunkcyjne, oznakowanie: rowery, wózki dziecięce i inwalidzkie
-  **Taryfy:** Zniżki na przewóz rowerów, bilet rowerowy dzienny za 5 DM, zniesienie lub uelastycznienie tzw. Karty Premium
-  **Infrastruktura:** Szybka realizacja projektu budowy 50 km pasów autobusowych, zniesienie czasowego ograniczenia dostępu, wyznaczenie w obrębie terenu przystanków pasa dla rowerzystów, nie kolidującego z ruchem pieszych
-  **Komunikacja:** Informacje na temat obowiązujących zasad, określenie szczegółów i przyczyn zjawisk, wyjaśnienia
-  **Kooperacja:** BVG / rowerzyści - grupa robocza

 zamierzenia zrealizowane

 nie wykorzystano jeszcze wszystkich możliwości

Rok 2005: co z tego wynikło?

- Przewóz:** Zniesienie zakazu przewozu rowerów w określonych godzinach w tramwajach 
- Pojazdy:** Większe sektory wielofunkcyjne zamiast miejsc tylko dla wózków dziecięcych i inwalidzkich 
- Taryfy:** Zniżki na przewóz rowerów, bilet rowerowy dzienny za 6 EUR, zniesienie Karty Premium 
- Infrastruktura:** Planowanie pasa ekologicznego Kleiststrasse – Bulowstrasse dla rowerów i autobusów, brak zmian odnośnie pasów autobusowych 
- Komunikacja:** Informacja w BVG-Plus, Berliner Fenster, na mapie rowerowej 
- Kooperacja:** dwustronna, w zależności od tematu 

 wynik poniżej oczekiwań

BVG jako specjalista od mobilności

Szczęśliwej



drogi!