



Nowa polityka transportowa w Berlinie i rola roweru

Dr. Jürgen Murach

Senat Berliński
Wydział Rozwoju Miasta

Berlin – miasto komunikacji publicznej



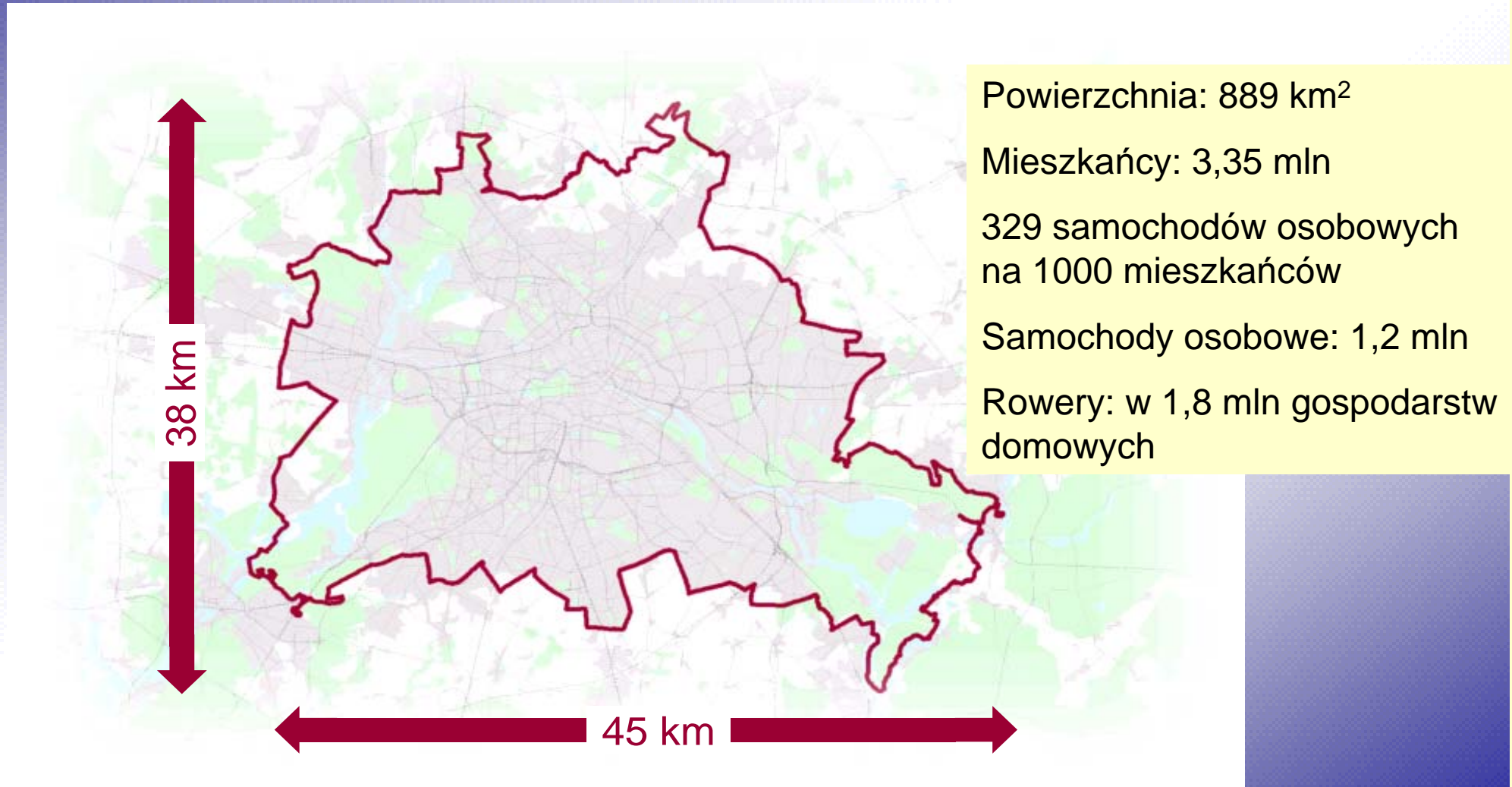
© Landesbildstelle Berlin

W 1924 r. Potsdamer Platz zajmuje 1 miejsce w Europie pod względem natężenia ruchu!

Historia berlińskich systemów komunikacyjnych

- 1846 Autobusy konne
- 1865 Tramwaj konny
- 1871 Linia okrężna szybkiej kolejki miejskiej (S-Bahn-Ring)
- 1881 Tramwaj elektryczny
- 1882 Śródmiejska linia szybkiej kolejki miejskiej
- 1886 Kolej podmiejska
- 1902 Metro (U-Bahn)
- 1905 Autobusy

Sytuacja komunikacyjna w Berlinie – dane liczbowe



Sieć komunikacji zbiorowej w Berlinie

Tramwaj: 188 km



Kolej regionalna: 260 km



Metro (U-Bahn):
144 km

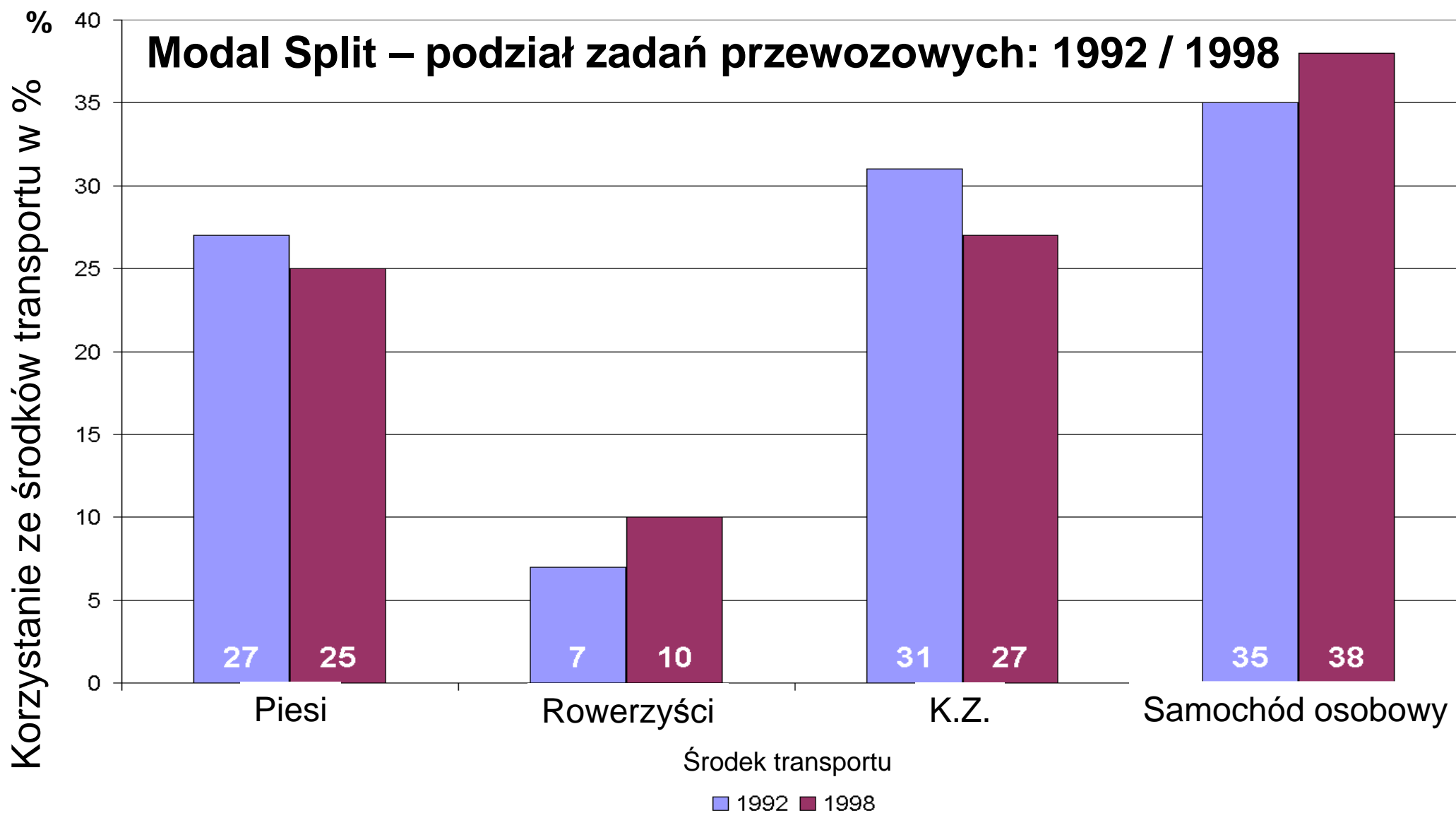


Autobusy: 1220 km



Berlińska Szybka Kolej
Naziemna (S-Bahn): 243 km





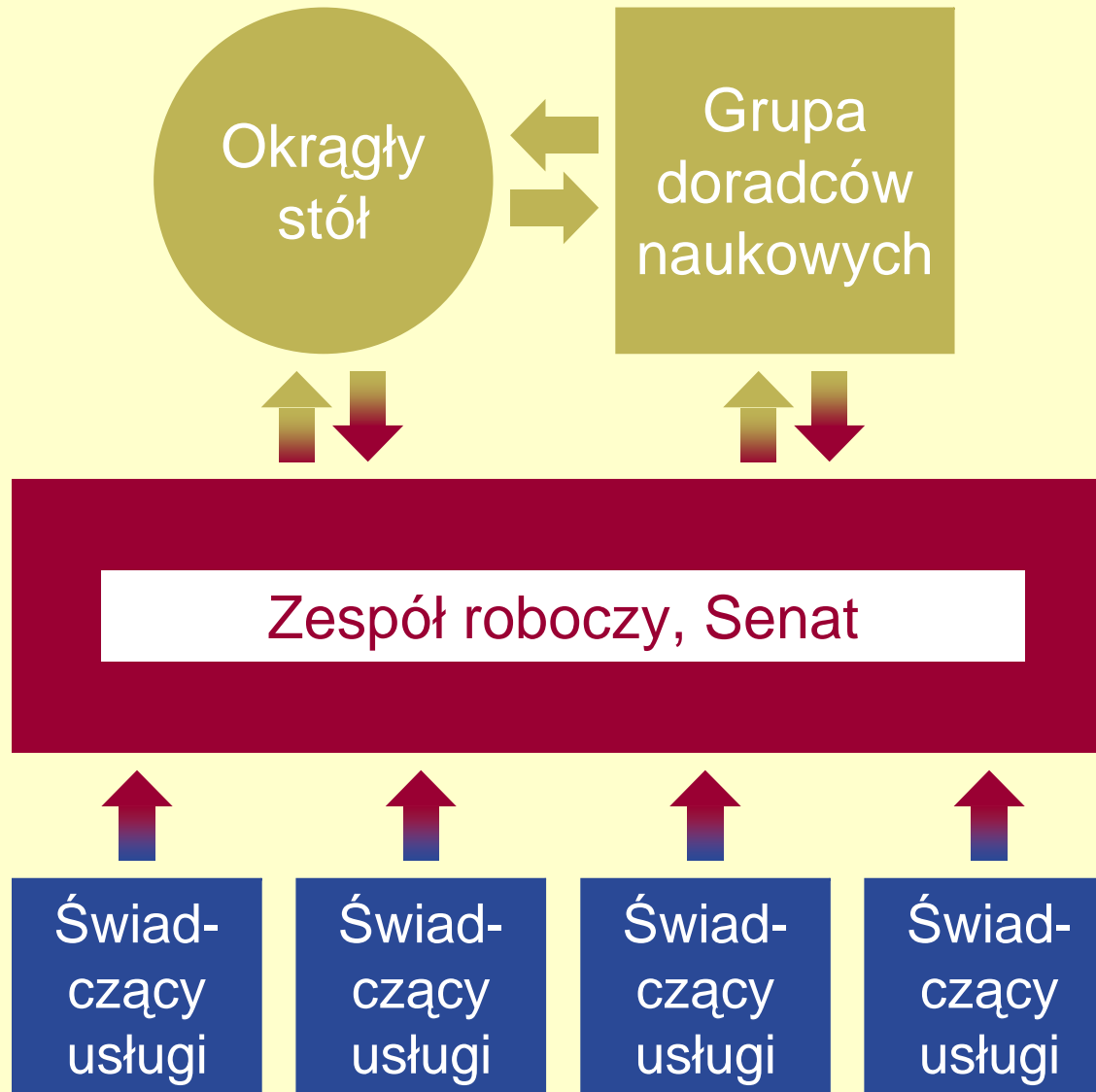
Podział zadań przewozowych z uwzględnieniem rodzajów środków transportu: Procentowy udział w codziennych podróżach



Nowy proces planowania (1)



Proces planowania (2)



Metodologia postępowania przy Okrągłym Stole

Kierunek działań

Cele

Strategie

Kroki

Strategia: efekt ekologiczny =

Komunikacja zbiorowa (K.Z.)

+ Ruch rowerowy

+ Ruch pieszych

To oznacza:
Zmianę „Modal Split”

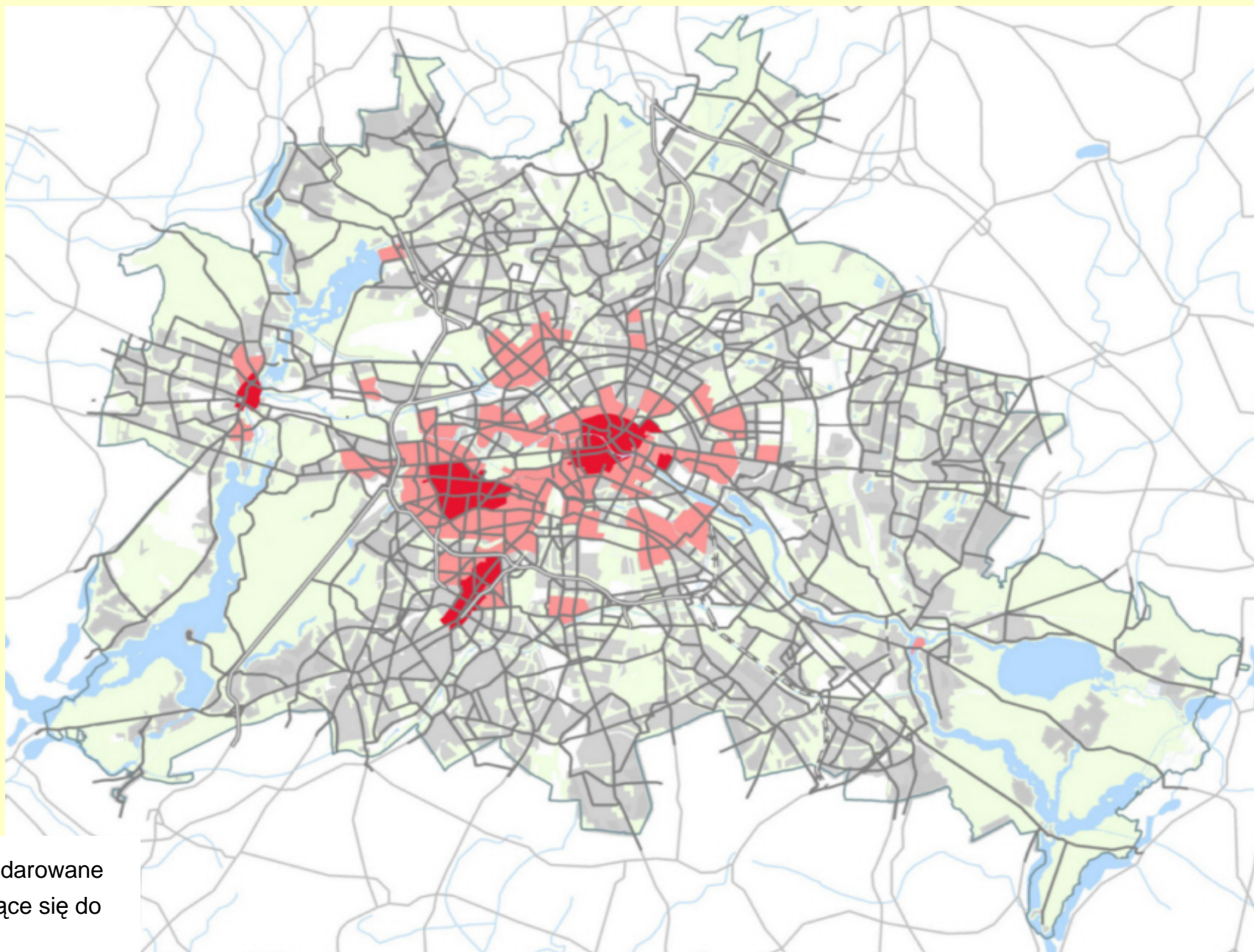




Zadanie:

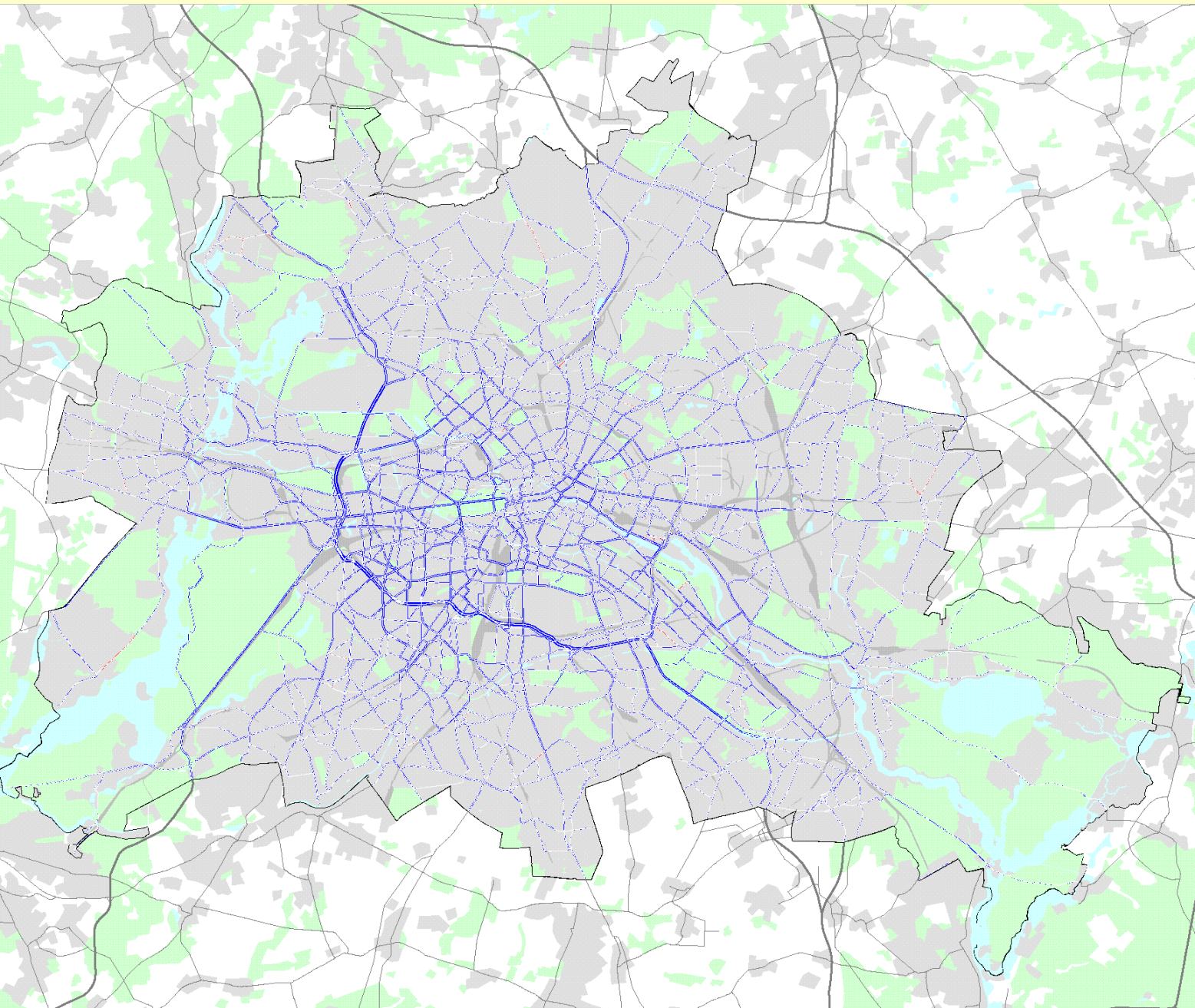
Zagospodarowanie
powierzchni parkingowej

Zagospodarowanie przestrzeni parkingowej

Analiza oddziaływania



-  Istniejące tereny zagospodarowane
-  Potencjalne tereny nadające się do zagospodarowania



**Zmiana stopnia uciążliwości
wywołanych przez pojazdy
samochodowe
2015 r. - scenariusz 2
w porównaniu do scenariusza 1**

**Średnia liczba samochodów
osobowych w ciągu dnia
roboczego**



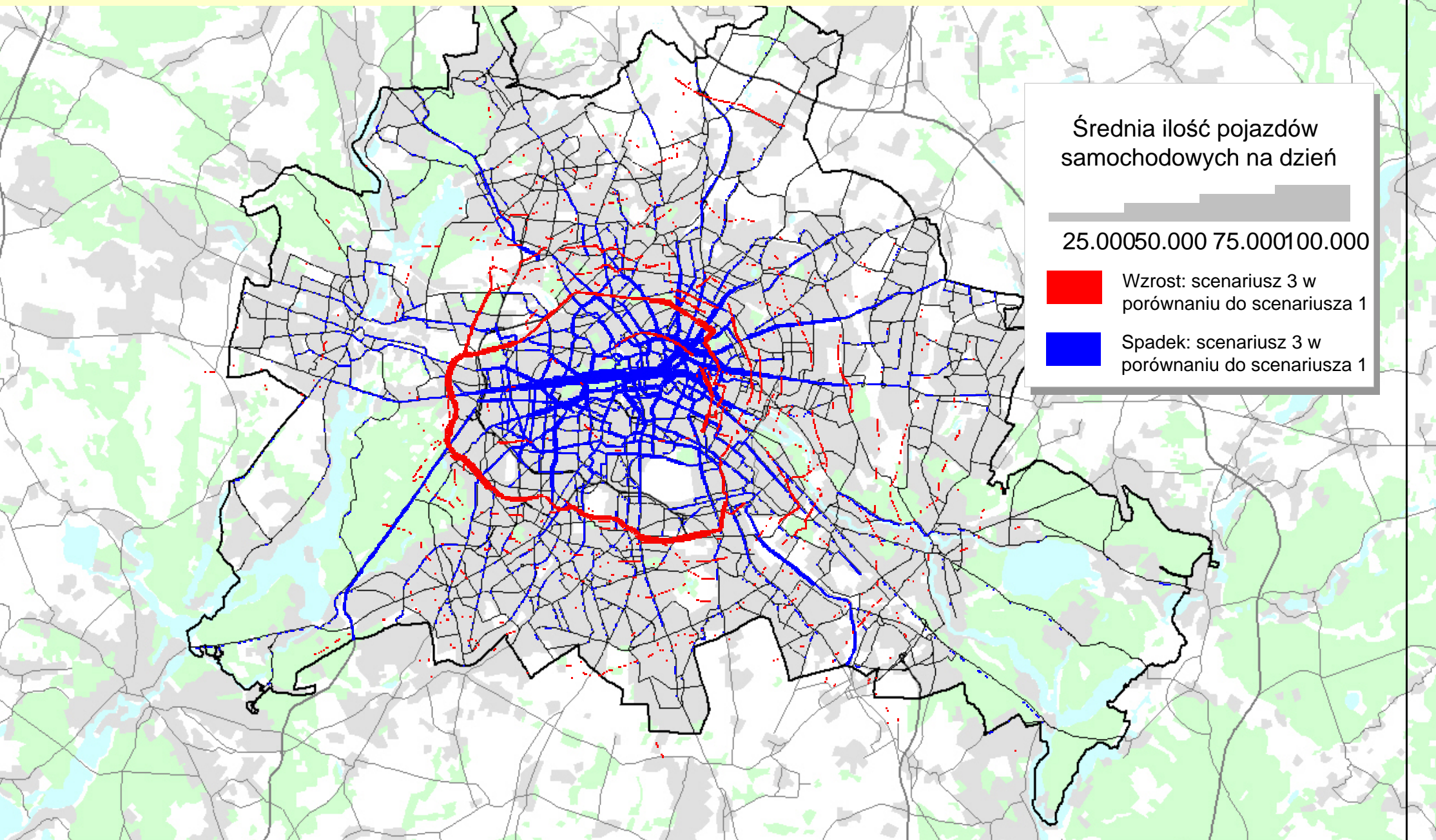
■ spadek
■ wzrost



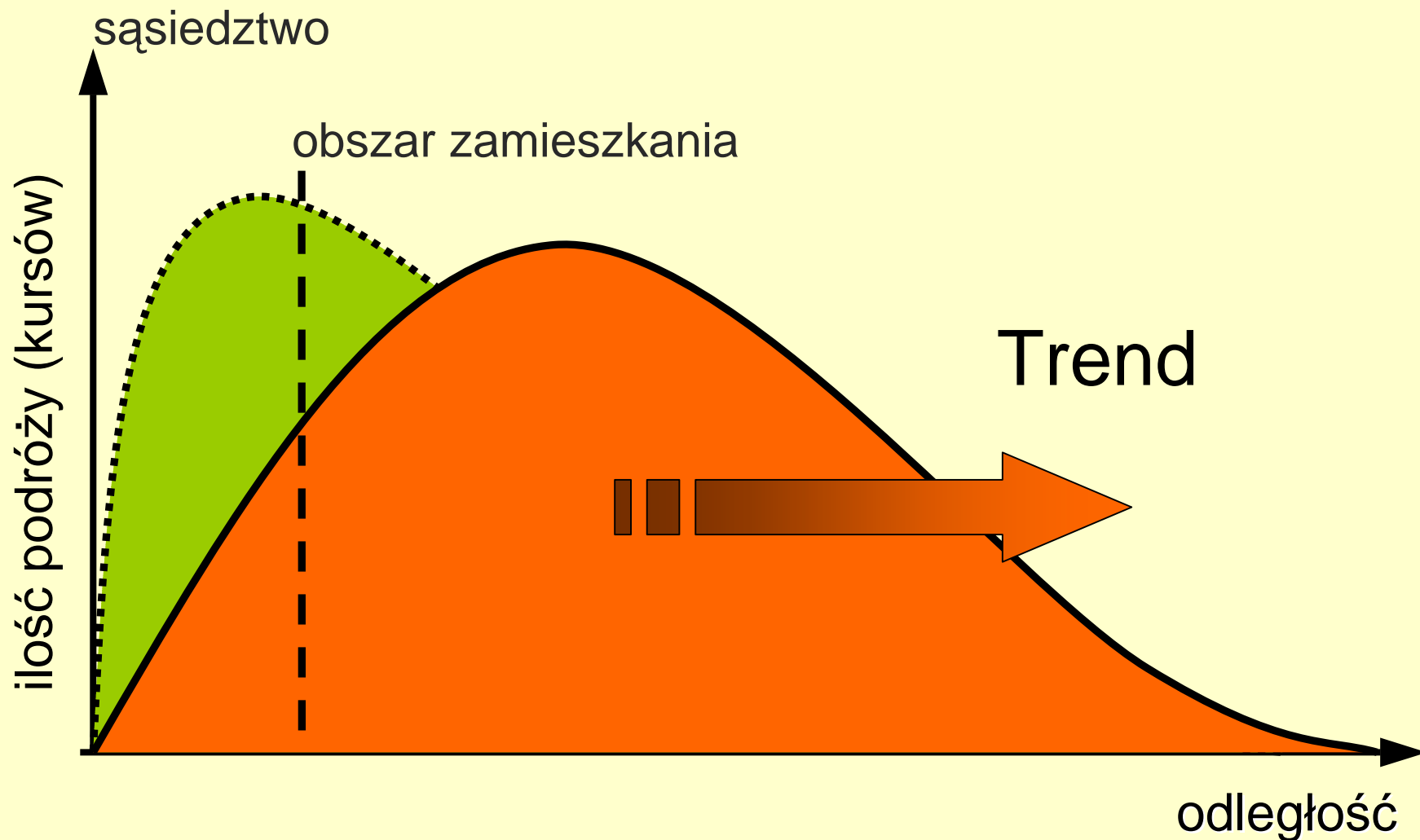
System dynamicznej informacji pasażerskiej (Daisy)



Zmiana stopnia uciążliwości wywołanych przez pojazdy samochodowe. Scenariusz 3 w porównaniu do scenariusza 1



- Trend: Przyrost długości odbywanych codziennie podróży z powodu przesiedlania się mieszkańców poza granice miasta

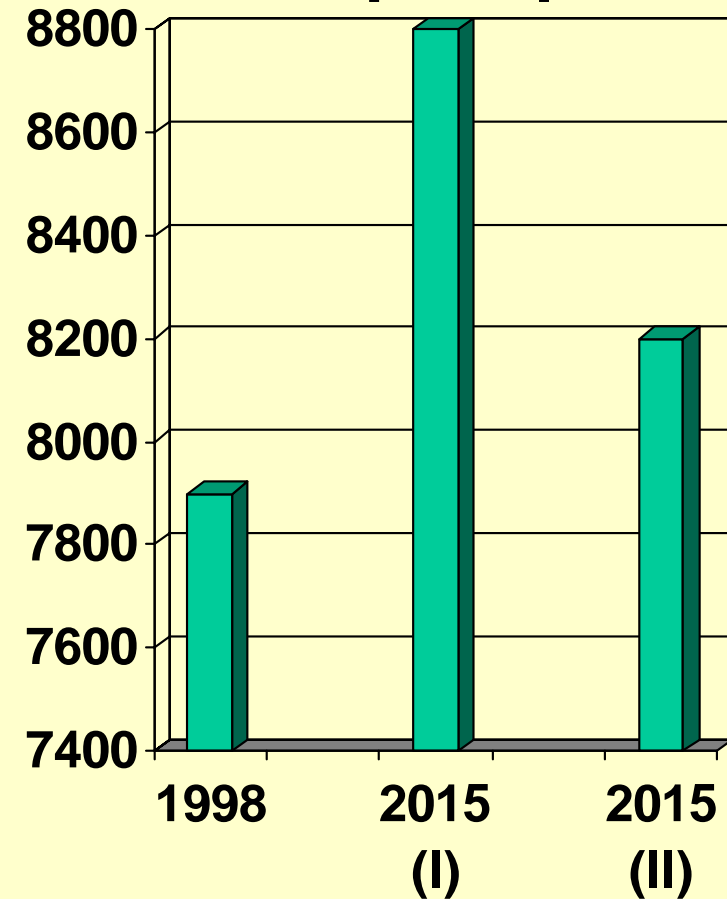


Jaki jest wpływ tych wszystkich działań na stopień zużycia energii i poziom emisji CO₂ ?

Porównanie roku 1998 i 2015 (dane szacunkowe)

- Wzrost emisji dwutlenku węgla generowanych przez motoryzację zostanie zahamowany, ale sam poziom emisji nie ulegnie obniżeniu !
- Nie zostaną osiągnięte cele założone w Kyoto !
- Niezbędne jest wdrożenie dodatkowych działań (np. jeszcze intensywniejsze wspieranie ruchu rowerowego) !

Emisje CO₂ wygenerowane przez motoryzację – Berlin [t/dzień]



- (I) Scenariusz I: klasyczna polityka transportowa
(II) Scenariusz II: wszystkie działania razem

Najskuteczniejsze i najtańsze działanie:

- Wspieranie ruchu rowerowego
- Rower nie generuje żadnych szkodliwych emisji

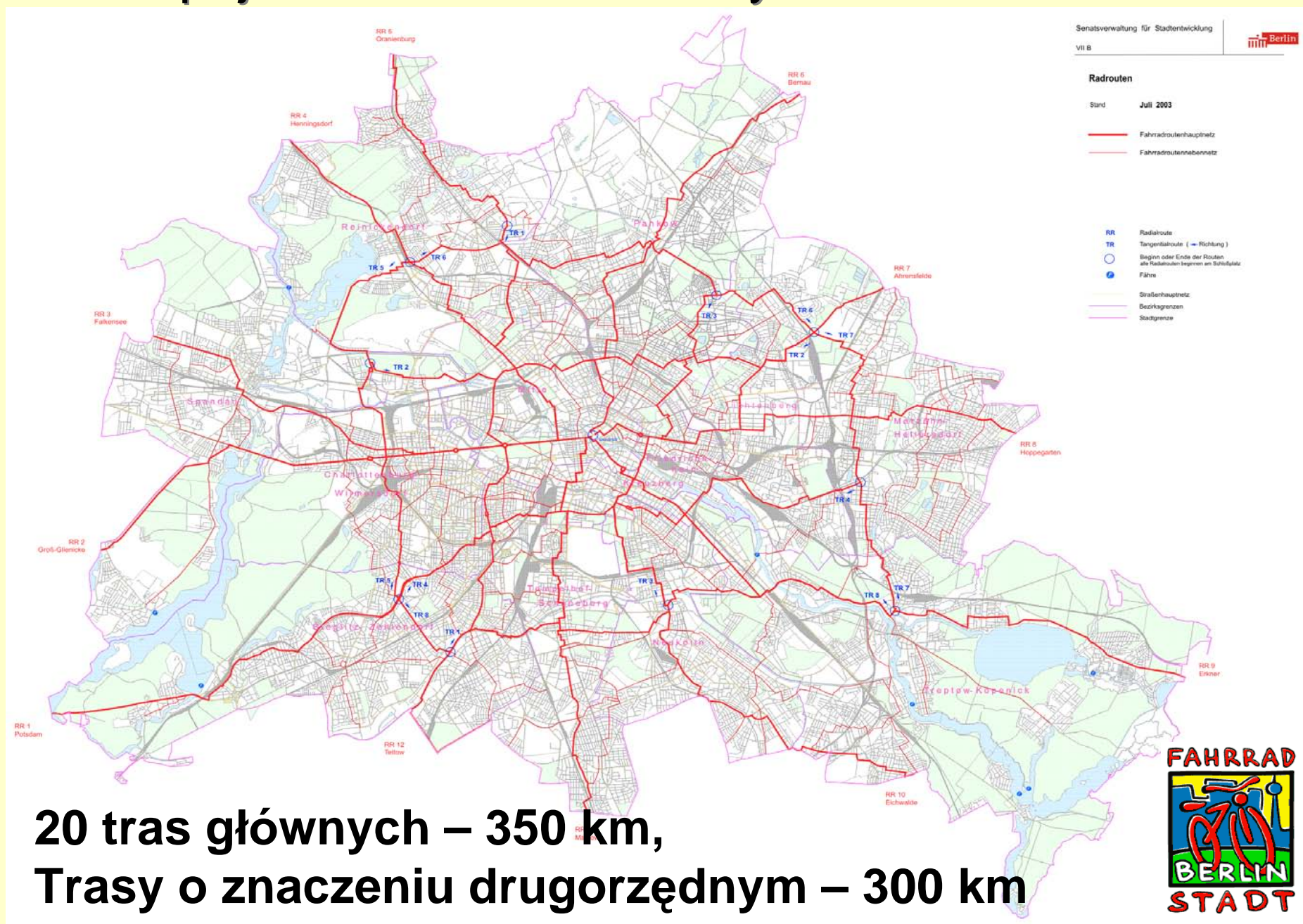


Popularyzowanie doświadczeń z Holandii i Nadrenii-Westfalii:

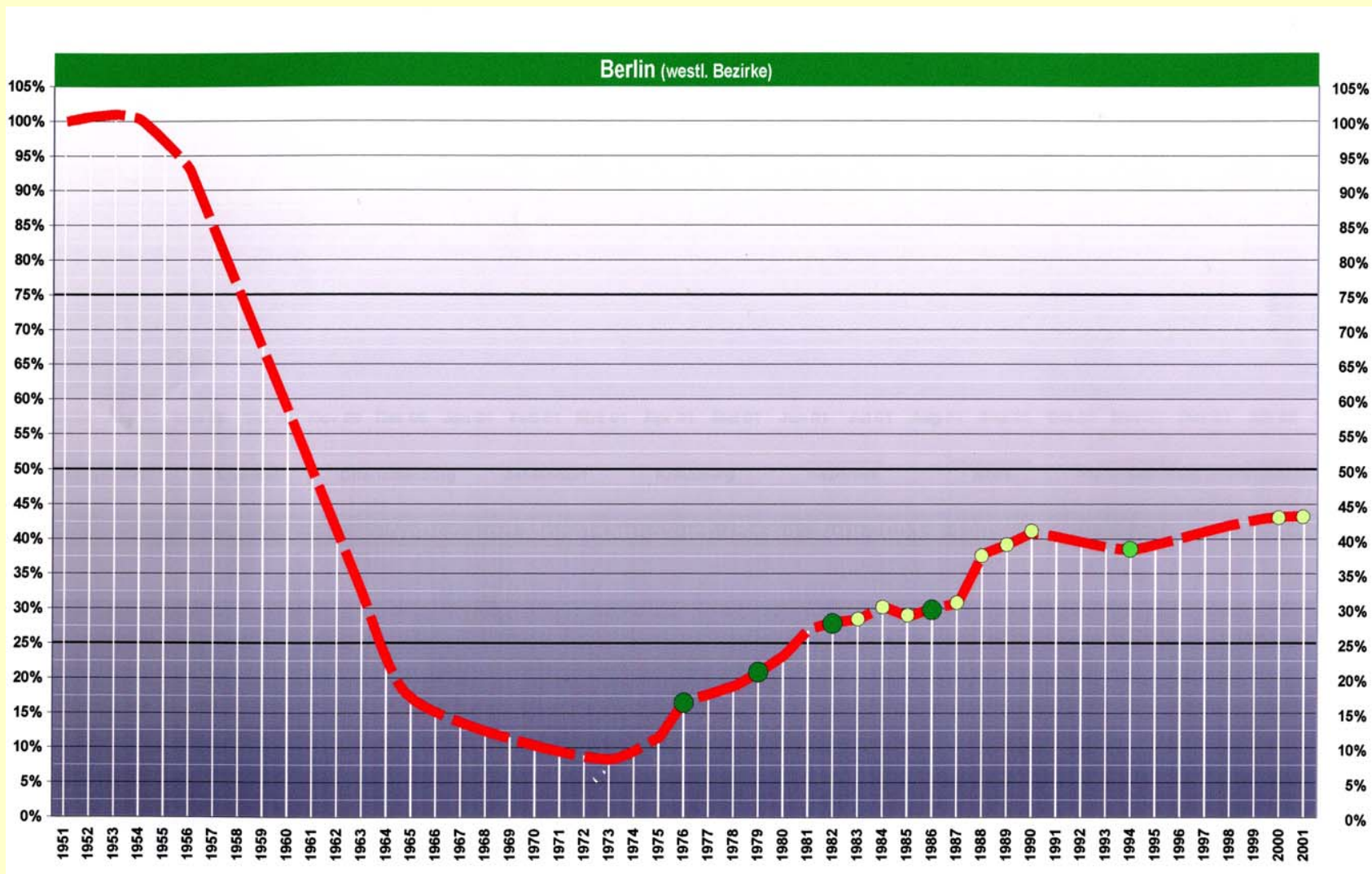
Zwiększenie udziału komunikacji rowerowej w ogóle zadań przewozowych jest **MOŻLIWE**



Koncepcja sieci tras rowerowych



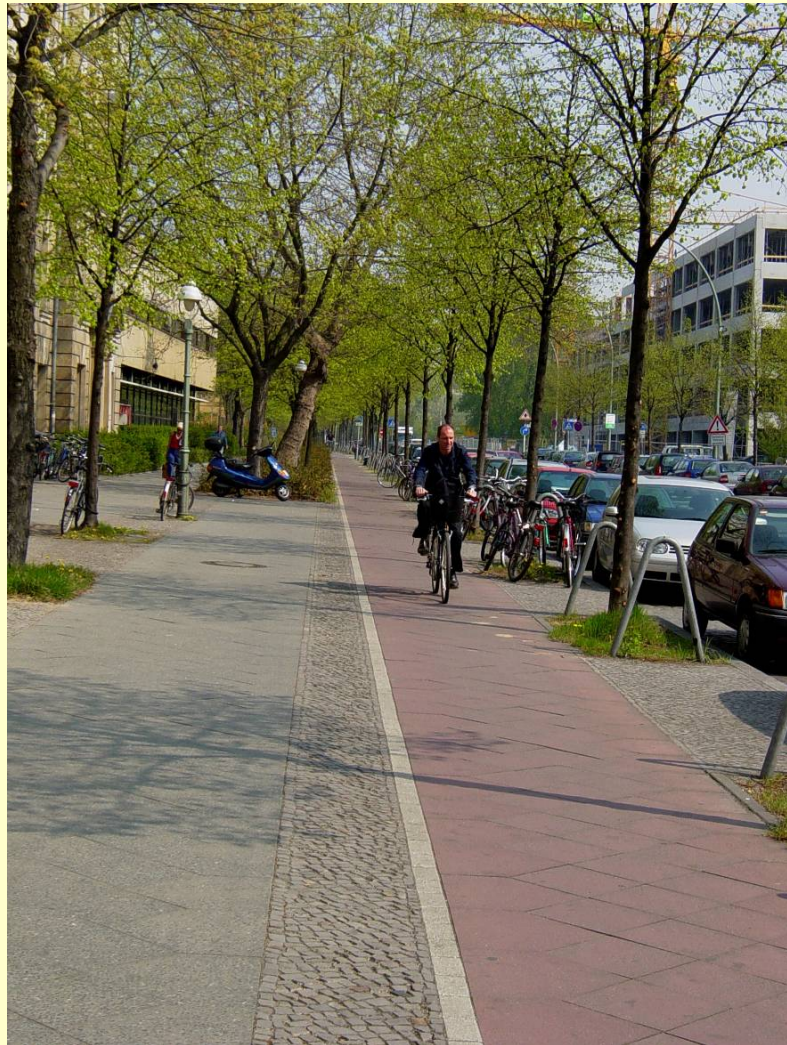
Użytkowanie roweru w latach 1951 – 2001: Berlin Zachodni



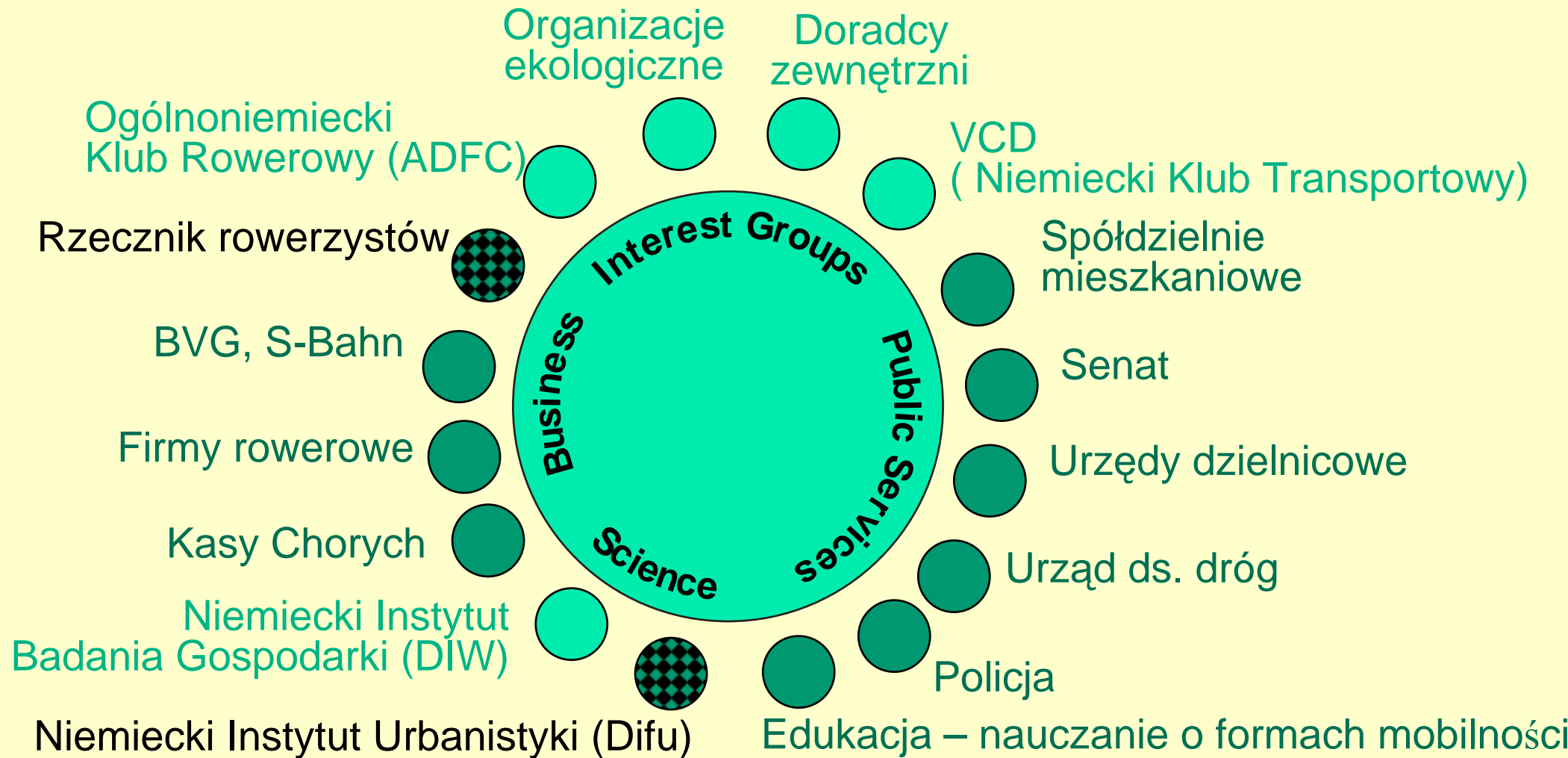
Źródła danych:

- Powszechne pomiary dotyczące ruchu rowerowego (r.r.)
- Pomiary dotyczące r.r. w roku 1994 (ze sprawozdania „R.r. w Berlinie w 1994 r.”)
- Miesięczne pomiary użytkowania rowerów

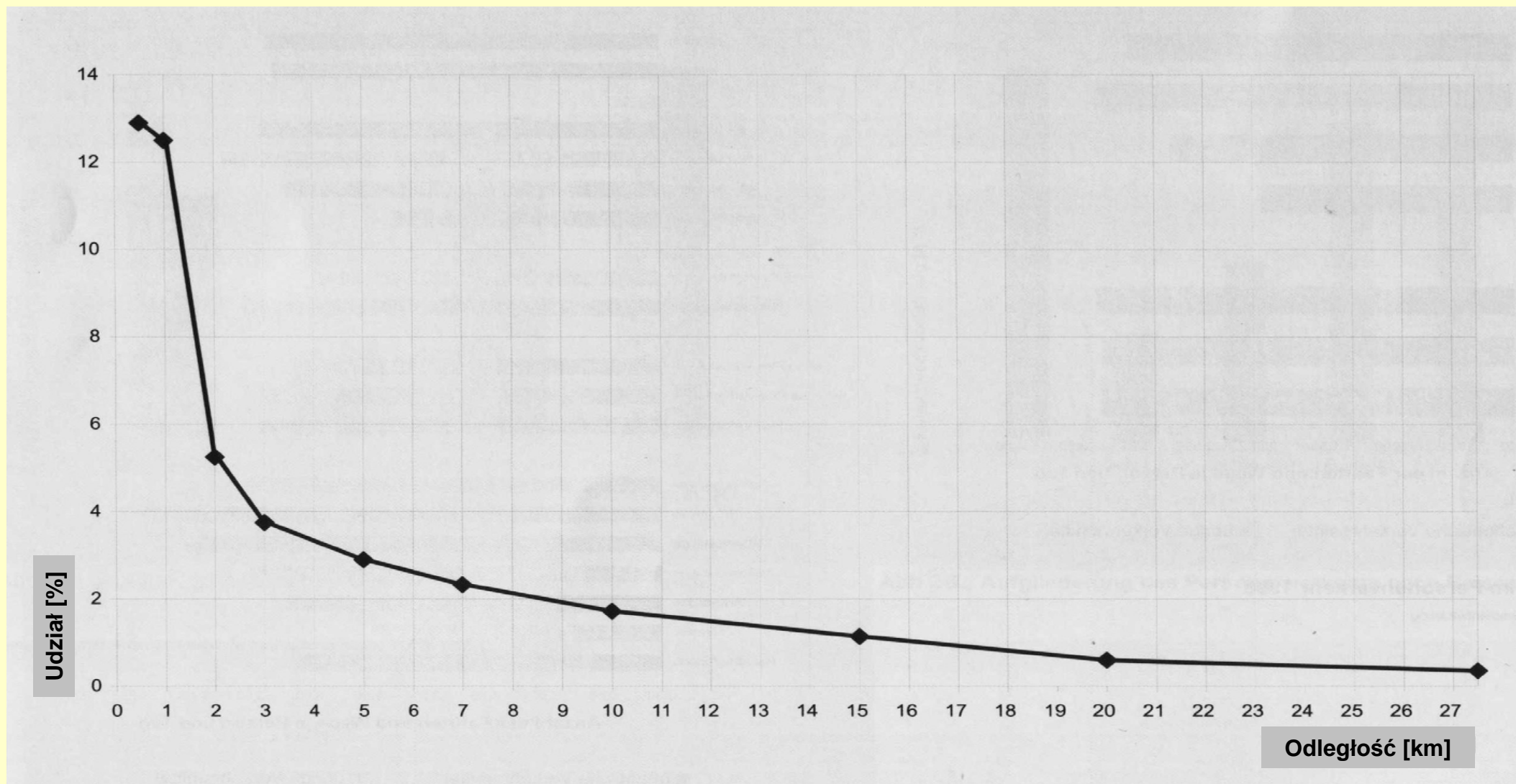
Drogi rowerowe



Widzieć i być samemu widzianym w przypadku skręcania



1. Berlin ma dobre warunki dla rozwoju ruchu rowerowego



Podział podróży odbywanych codziennie w Berlinie wg długości dróg

2. Berlin ma dobre warunki dla rozwoju ruchu rowerowego

- Struktura policentryczna – dobre wyważenie funkcji: mieszkalnych, zawodowych i komercyjnych
- Brak gór, korzystny klimat
- Ograniczenie prędkości do 30 km/h na 73% ulic
- Stosunkowo niski wskaźnik motoryzacji (329 pojazdów / 1000 mieszkańców)
- Otwartość społeczna na innowacje

Połączenie: Rower – Komunikacja zbiorowa (Możliwości przewozu roweru w pojazdach komunikacji zbiorowej)



Dzięki temu średnia prędkość przemieszczania się jest duża!



Rok 2004: tylko w S-Bahn 18 mln pasażerów z rowerami

Połączenie: Rower – Komunikacja zbiorowa (poprzez system parkingów Bike & Ride)



Strategia rozwoju ruchu rowerowego:

- Cel w zakresie Modal Split: wzrost udziału komunikacji rowerowej z 10% (obecnie) do ponad 15% do 2015 r. (Berlin)
- Optymalizacja całego systemu rowerowego (infrastruktura, serwis, informacja, marketing)
- Wzrost inwestycji w obrębie ruchu rowerowego – z 1,5 mln EUR (2000 r.) do 3,5 mln EUR (2007 r.)

Cel: rocznie 5 EUR na mieszkańca lub 15 mln EUR do 2015 r.

- Ważne: zapewnienie ciągłości tras rowerowych oraz budowa większej ilości dróg rowerowych na ulicach (pasy rowerowe)
- Polepszenie bezpieczeństwa rowerzystów na drogach
- Optymalizacja powiązań: komunikacja zbiorowa, kolej, rower
- Bezpieczne parkowanie rowerów w wyznaczonych miejscach na osiedlach lub w centrach handlowych

Dziękuję Państwu za uwagę

Zapraszam do zwiedzenia Berlina na rowerze!

