

Polityka transportu rowerowego w mieście
Urbanistyka – infrastruktura – dialog społeczny

Sieć tras rowerowych w Radomiu w świetle analizy generatorów ruchu

Łukasz Zaborowski

Politechnika Radomska, 16 XII 2010



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Polityka transportu rowerowego w hierarchii planistycznej

Polityka transportowa – dwa ujęcia

Przestrzeń miasta – strefowanie

Przykład Radomia

- planowanie sieci tras rowerowych
- dostępność rowerowa śródmieścia

Hierarchia planistyczna

Polityka przestrzenna

=> polityka transportowa

=> polityka transportu rowerowego

Polityka przestrzenna

Dostępność

a nie - mobilność

Potrzeba przemieszczania się

- niepożądana konsekwencja braku dostępności

Polityka transportowa – ujęcie techniczne

Optymalne wykorzystanie różnych środków - porównanie korzyści ze stratami

Komunikacja publiczna

- wysoka wydajność
- niska elastyczność
- mała terenochłonność

Komunikacja piesza

- najwyższa wydajność
- najwyższa niezawodność
- najniższy koszt
- najmniejsza terenochłonność

Transport rowerowy

- najszybszy na krótkie odległości
- niski koszt
- niska terenochłonność

Transport samochodowy

- podstawa transportu towarowego
- sprawny tylko do pewnego natężenia ruchu
- wysoki koszt
- wysoka terenochłonność

Polityka transportowa – ujęcie społeczne

W miarę możliwości swobodny wybór środka transportu
– każdy ponosi konsekwencje swojego wyboru
i jest chroniony przed negatywnymi skutkami wyborów innych

Wybór środka transportu

- zależnie od osobistych upodobań i przyzwyczajeń
- zależnie od możliwości stwarzanych przez miasto

Nie ma – neutralnego zagospodarowania przestrzeni, neutralnej organizacji ruchu

Zawsze zachęcamy do wyboru takiego bądź innego środka transportu

Najbardziej wrażliwe na jakość przestrzeni – komunikacja piesza i rowerowa

W Polsce mało ludzi chodzi i jeździ rowerem

- bo nie lubią?
- bo są zniechęceni!

Miasto podzielone na strefy

- zależnie od charakteru przestrzeni

ścisłe centrum

- handel, usługi, rozrywka – wysoka gęstość atrakcji
- największy cel przemieszczeń
- strefa ruchu pieszego
- najlepsza dostępność komunikacją publiczną

strefa śródmiejska

- zwarta zabudowa, wąskie ulice
- centrum w zasięgu dojścia pieszego
- uspokojenie ruchu

osiedla zabudowy wysokiej

- wnętrza jako zielone tereny wypoczynku
- największe źródła przemieszczeń
- raczej – dojazd do centrum
- najlepsze do obsługi komunikacją publiczną

osiedla zabudowy niskiej

- duże rozproszenie, często duża odległość
- swoboda wykorzystania wszystkich środków transportu

główne ciągi komunikacyjne – powiązanie największych osiedli ze śródmieściem

Polityka transportu rowerowego

Sprawny i bezpieczny dojazd rowerem do każdego celu w mieście

- celowe kształtowanie sieci tras, a nie: budowa dróg rowerowych przy okazji remontów

ścisłe centrum i wnętrza osiedli zabudowy wysokiej

- ruch pieszy
- ruch rowerowy dopuszczony

strefa śródmiejska

- ruch uspokojony
- ruch rowerowy preferowany

osiedla zabudowy niskiej

- małe natężenie ruchu
- ruch rowerowy swobodny

główne ciągi komunikacyjne

- duże natężenie, duża prędkość ruchu
- ruch rowerowy wymaga szczególnych rozwiązań:
 - ciągi (pieszo-)rowerowe poza siecią ulic
 - wydzielone drogi rowerowe w ulicach

Planowanie sieci tras rowerowych

Najpierw trasy główne

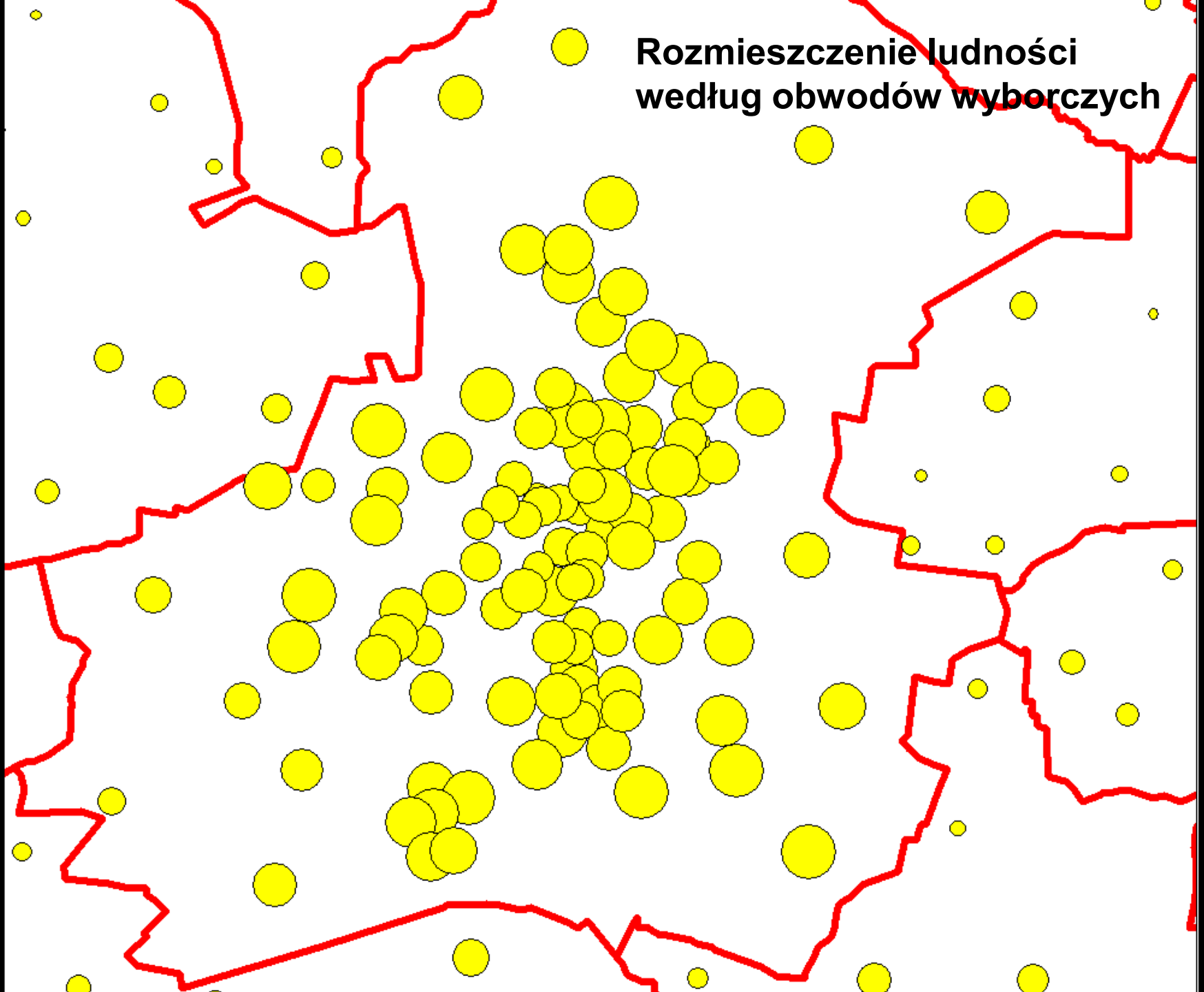
- połączenie największych osiedli mieszkaniowych z centrum

Wymogi:

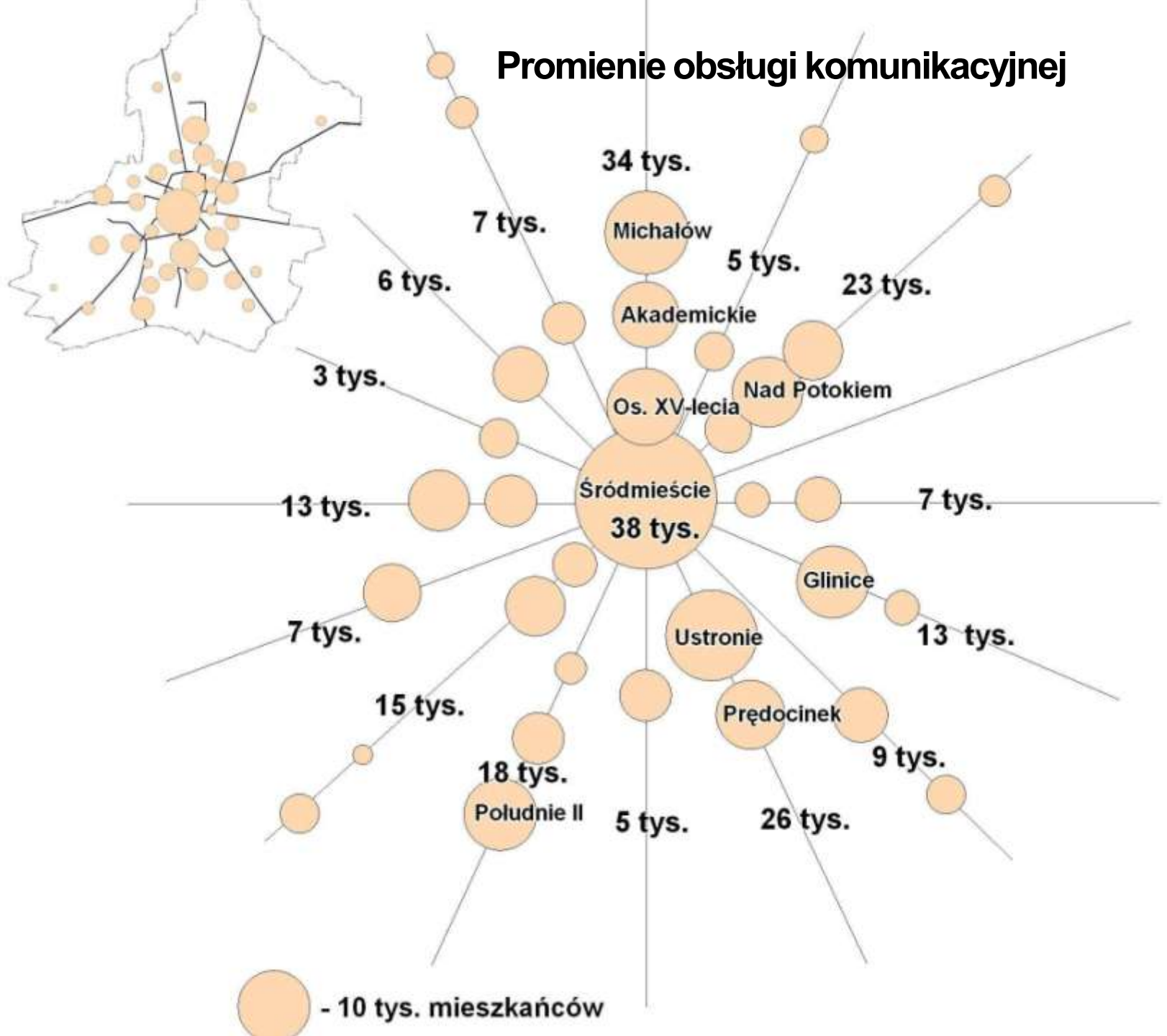
- spójność sieci
- bezpośredniość połączeń
- atrakcyjność przebiegu
- bezpieczeństwo
- gładka nawierzchnia

Wstęp: rozpoznanie struktury przestrzennej miasta

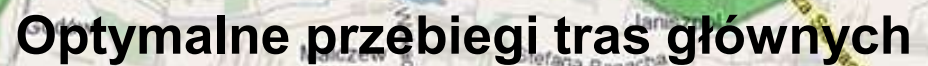
Rozmieszczenie ludności według obwodów wyborczych



Promienie obsługi komunikacyjnej



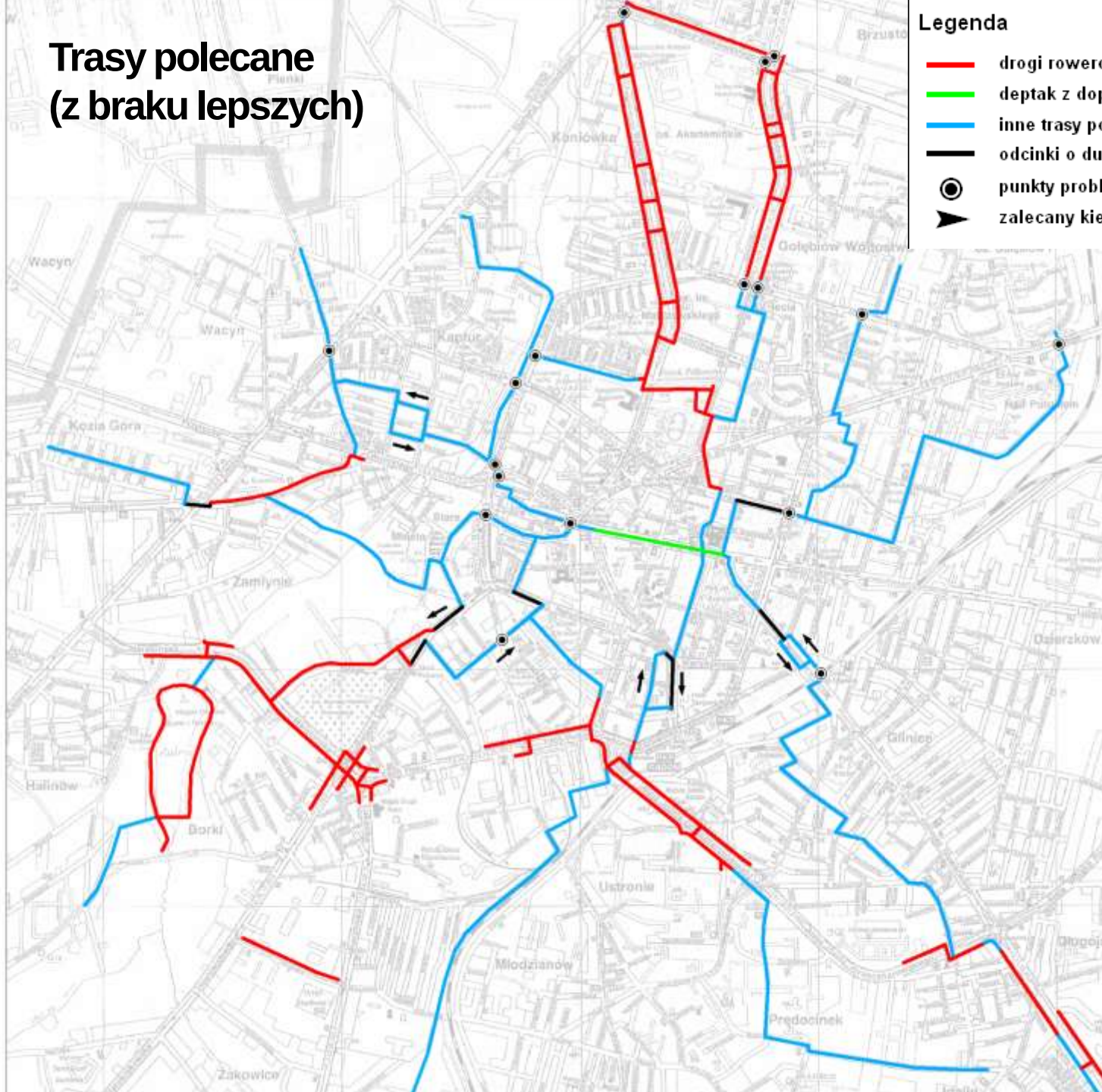
trasa alternatywna



Trasy polecane (z braku lepszych)

Legenda

- drogi rowerowe
- deptak z dopuszczonym ruchem rowerów
- inne trasy polecane
- odcinki o dużym natężeniu ruchu samochodów
- punkty problematyczne
- zalecany kierunek jazdy



Trasa główna Osiedle Akademickie - Michałów

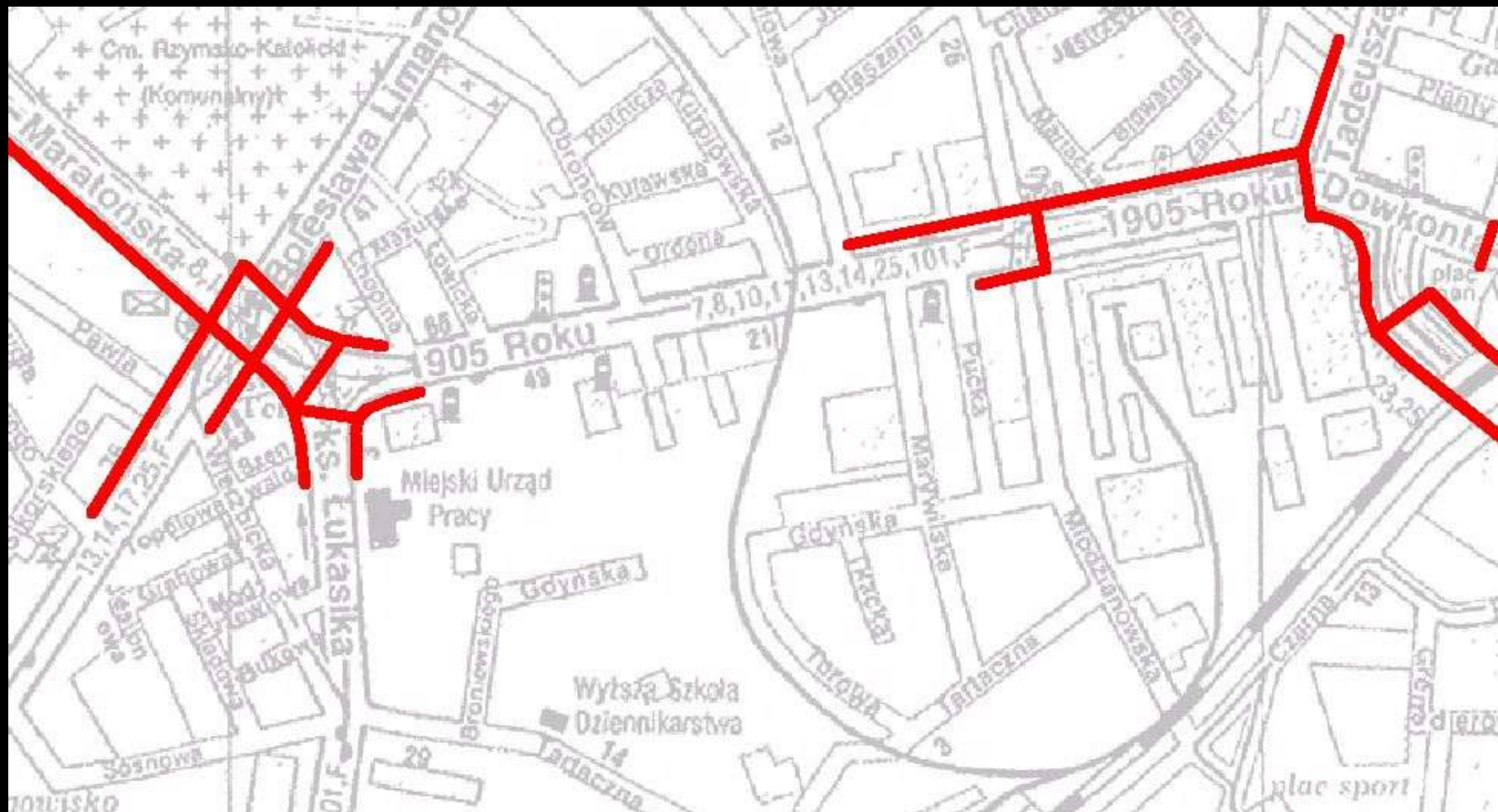


Sieć (?) dróg rowerowych



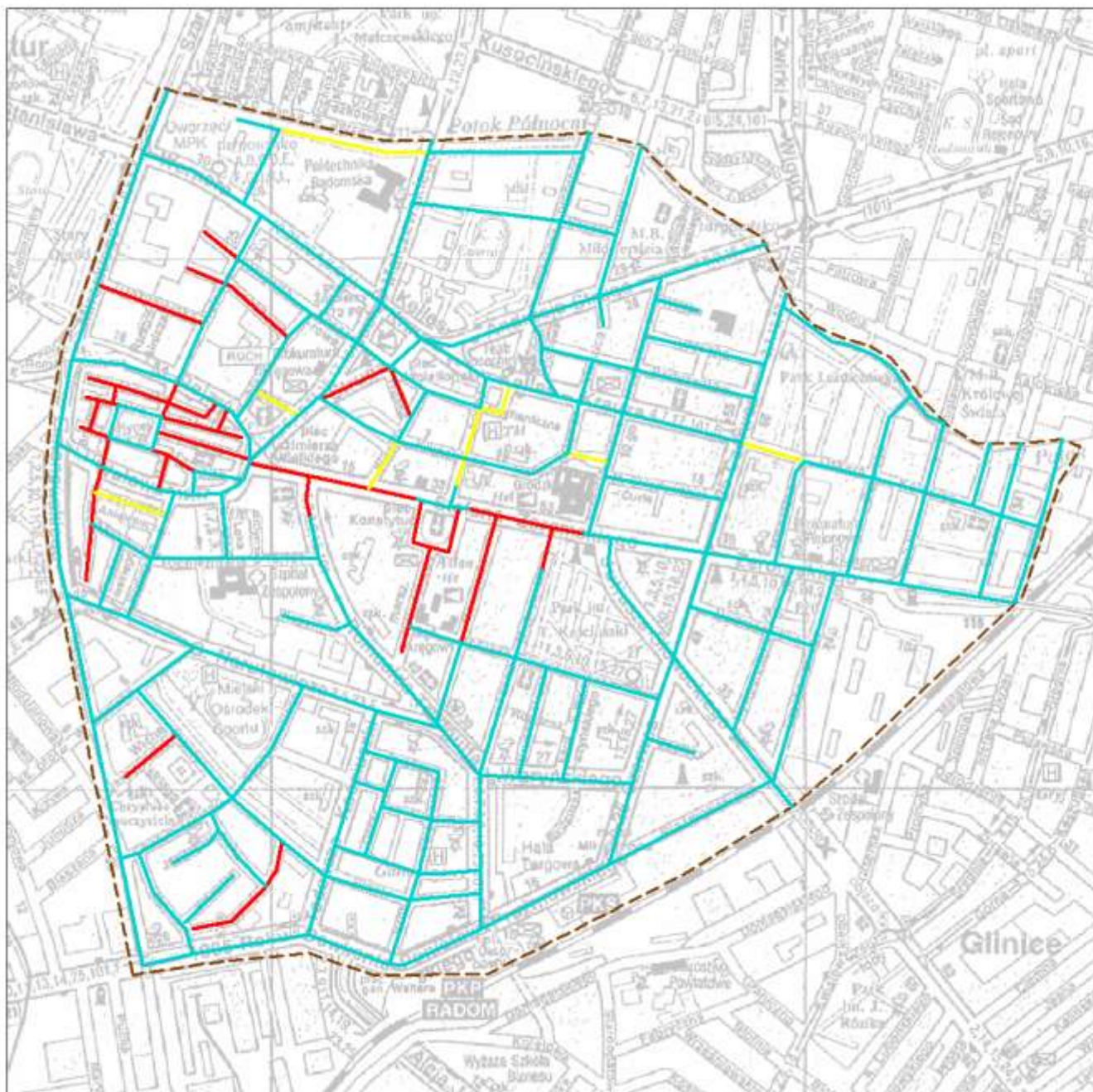
Ulica 1905 Roku

- nieudana rewolucja



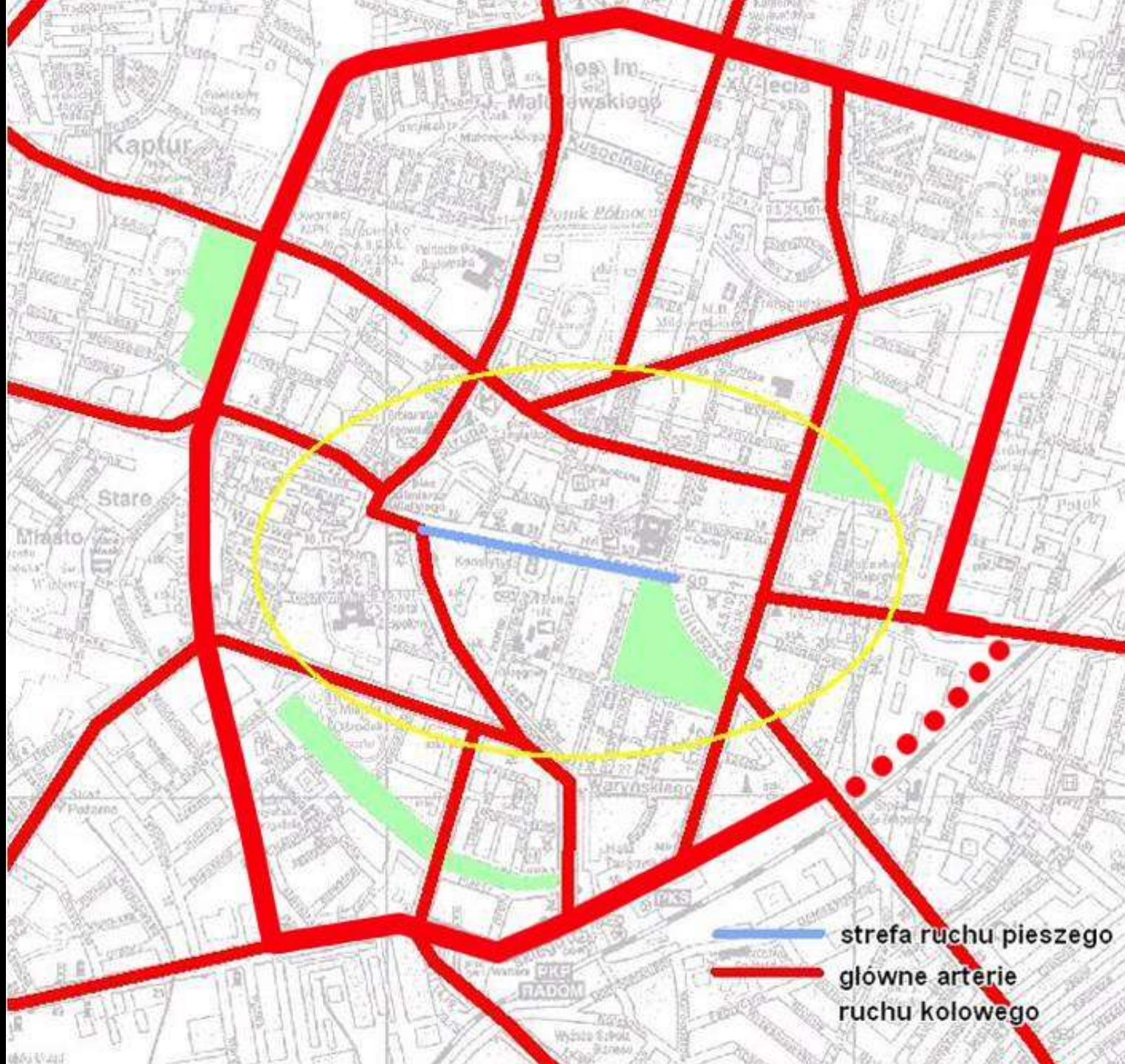
Planowana sieć (?) dróg rowerowych



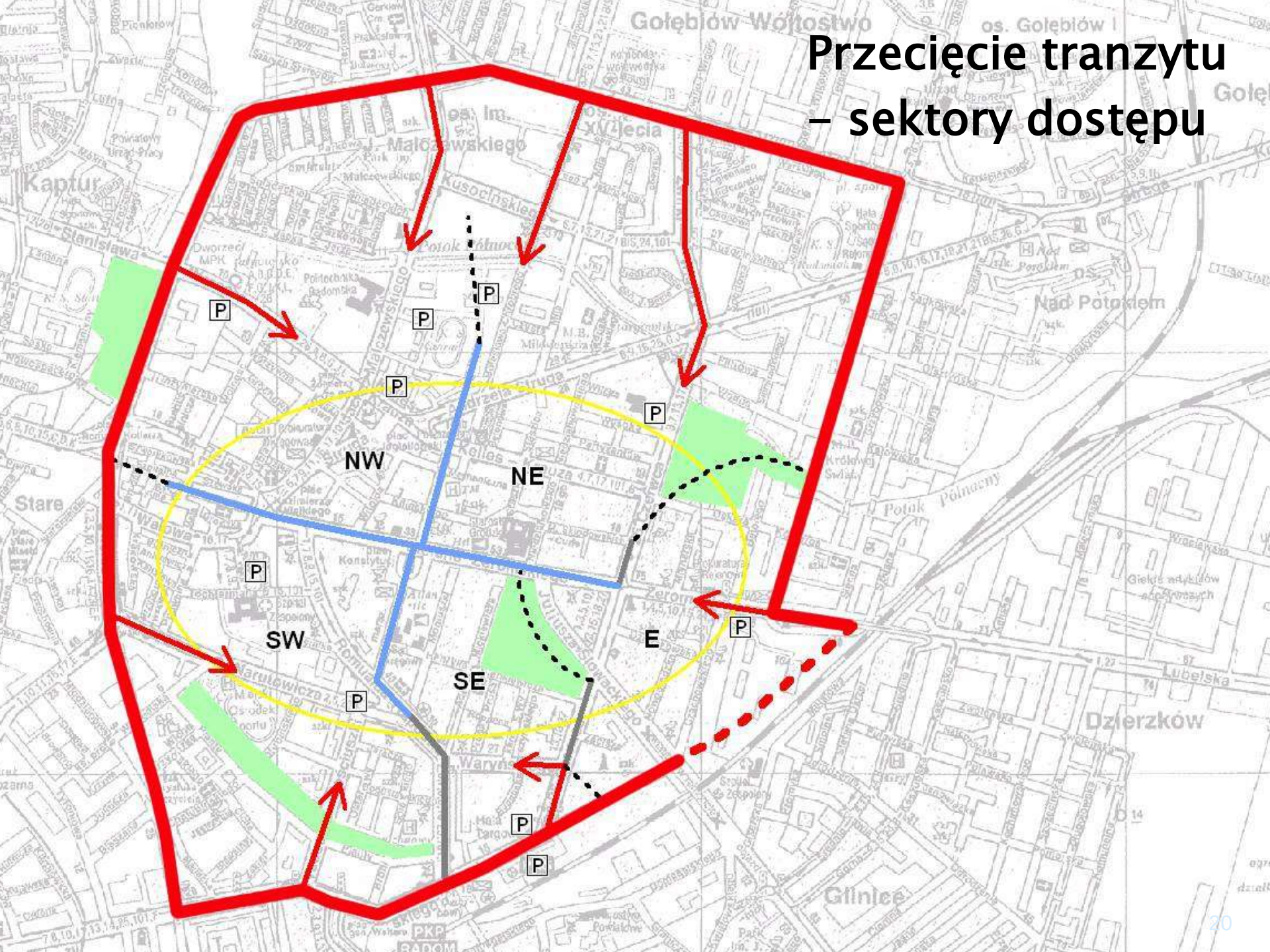


Mapa 1
DOSTĘPNOŚĆ ROWEROWA ŚRÓDMIEŚCIA -
JAKOŚĆ NAWIERZCHNI

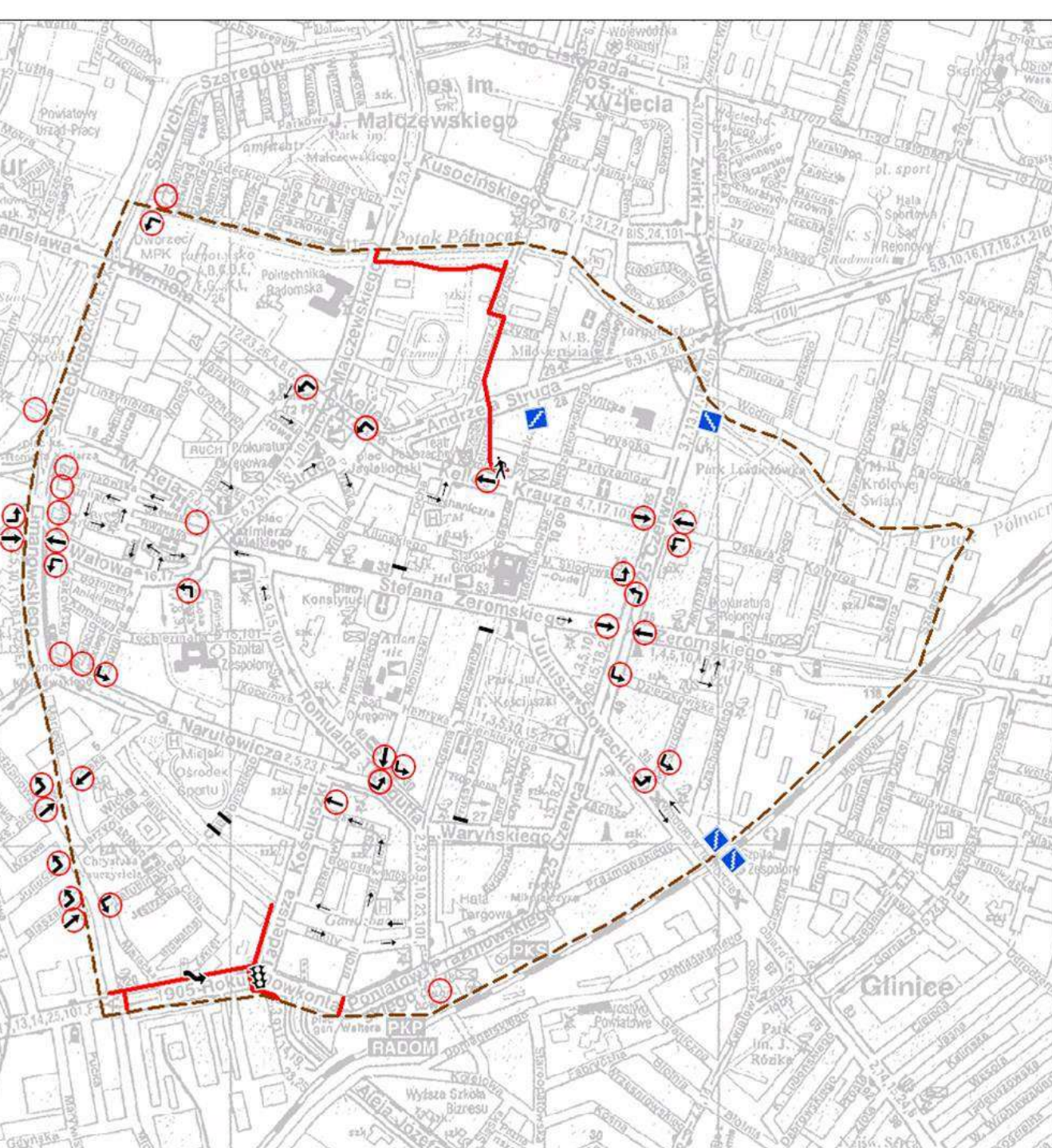
- bardzo dobra - brak odczuwalnych nierówności
- średnia - odczuwalne niewielkie nierówności
- zła - nierówności przeszkadzają w jeździe
- - - granica opracowania

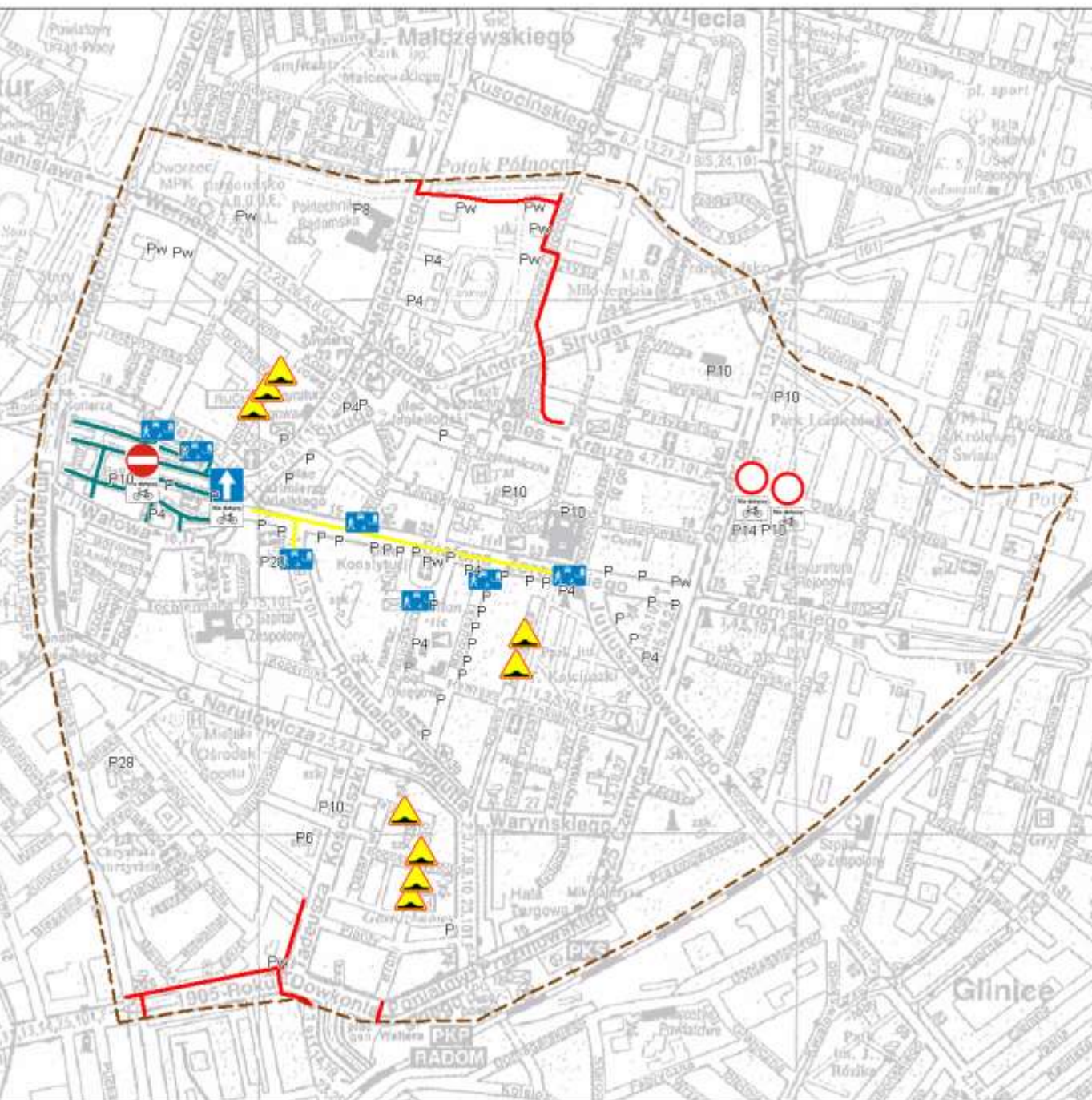


Przecięcie tranzytu – sektory dostępu



— granica opracowania





Mapa 1 **DOSTĘPNOŚĆ ROWEROWA ŚRÓDMIEŚCIA -** **UDOGODNIENIA**

- wydzielona droga dla rowerów
- ulice z ograniczonym dostępem samochodów
- ulica z ograniczeniem prędkości do 30 km/h
- P5** stojaki rowerowe (ilość sztuk)
- Pw** stojak rowerowy niestandardowy
-  zakaz ruchu - nie dotyczy rowerów
-  zakaz wjazdu - nie dotyczy rowerów
-  ulica jednokierunkowa - nie dotyczy rowerów
-  wyniesione przejście dla pieszych lub próg zwalniający
- - - granica opracowania



Sieć tras rowerowych w Radomiu w świetle analizy generatorów ruchu

Łukasz Zaborowski

**Prezentacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej
w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego**



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

