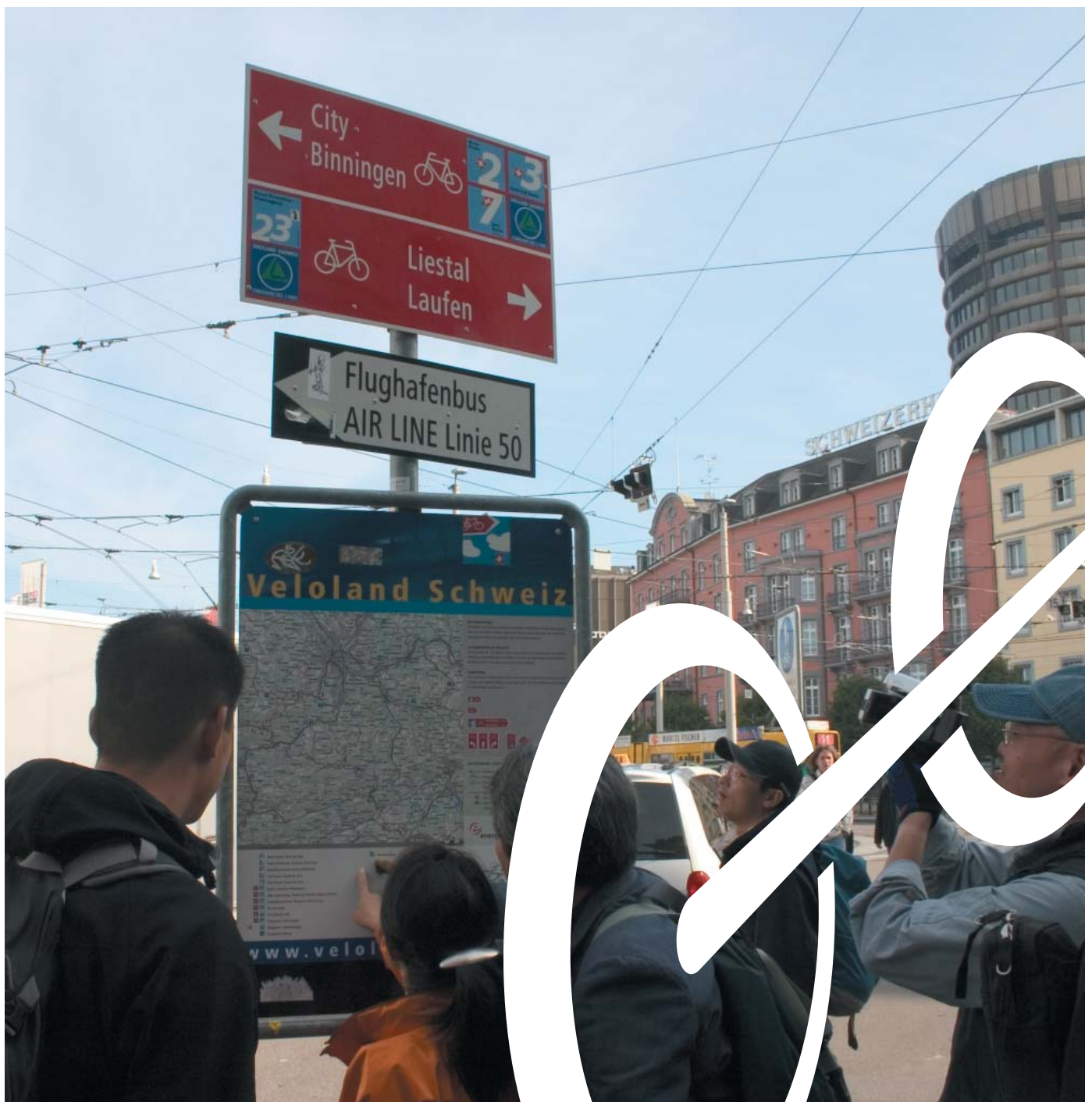


INFO BULLETIN

2/2007



Herausgegeben von der Velokonferenz Schweiz

Inhalt

| | |
|--|----|
| Editorial | 3 |
| Veranstaltungen | 4 |
| Informationen | 4 |
| Velo-city Kongress 2007 in München | 5 |
| Flächiges Queren in Ortszentren (Teil 1) | 10 |
| Mitglieder stellen sich vor: Metron | 18 |
| Mobilitätswoche 2007 in Lausanne | 20 |
| Prix Velo 2007 | 23 |

Edité par la Conférence Vélo Suisse

Sommaire

| | |
|--|----|
| Editorial | 3 |
| Manifestations | 4 |
| Informations | 4 |
| Conférence Velo-city 2007 à Munich | 5 |
| Centres-villes en traversée libre pour les piétons (I) | 10 |
| Les membres se présentent: Metron | 18 |
| Semaine de la mobilité 2007 à Lausanne | 20 |
| Prix Vélo 2007 | 23 |

Redaktionskommission / Commission de rédaction

Redaktion und Gestaltung / Rédaction et graphisme

Barbara Auer
 Hochbau- und Planungsamt Kanton BS
 Rittergasse 4, 4001 Basel
 Tel 061/267 40 39, Fax 061/267 67 43
 Email: barbara.auer@bs.ch

Redaktionsstelle West / Correspondants Ouest

Christof Bähler
 Tiefbauamt Kanton Bern
 Reiterstrasse 11, 3011 Bern
 Tel 031/633 35 90, Fax 031/633 35 80
 Email: christof.baehler@bve.be.ch

Redaktionsstelle Ost / Correspondants Est

Jean-Louis Frossard
 Limmatquai 100, 8001 Zürich
 Tel 01/260 44 88, Fax 01/260 44 89
 Email: frossard@frossard.com

Redaktionsstelle Zentrum / Correspondants Centre

Martin Urwyler
 Tiefbauamt Stadt Luzern
 Industriestr. 6, 6005 Luzern
 Tel 041/208 85 96, Fax 041/208 86 99
 Email: martin.urwyler@stadtluzern.ch

Redaktion, Übersetzung F>D / Rédaction, traduction F>A

Aline Renard
 Projektleiterin Verkehr und Umwelt, Baudirektion
 Lyssachstrasse 92, 3400 Burgdorf
 Tel 034/429 42 31, Fax 034/422 93 58
 Email: aline.renard@burgdorf.ch

Übersetzung D > F / Traduction A > F

Danièle Renard, Lausanne

**Geschäftsstelle Velokonferenz Schweiz /
Secrétariat de la Conférence Vélo Suisse**

c/o Planum Biel AG
 Rechbergerstrasse 1, Postfach 1262, 2501 Biel/Bienne
 Tel 032/365 64 50, Fax 032/365 64 63
 Email: info@velokonferenz.ch

Redaktionsschluss/Délais pour l'envoi à la rédaction

Für das Info-Bulletin 1/2008
 2. Mai 2008

pour l'Info-bulletin 1/2008
 2 mai 2008

Editorial

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Die kalte Jahreszeit ist angebrochen, nun heisst es wieder: Warm anziehen und das Velo wettergeschützt abstellen! Zum Beispiel in der neuen, mit dem Prix Velo 2007 ausgezeichneten Velostation Bahnhofplatz in Chur. Wir werden die Stadt Chur an der nächsten Mitgliederversammlung vom 9. Mai 2008 besuchen und dabei die wegweisenden Veloinfrastrukturen besichtigen.

Ebenfalls einen Besuch wert ist Köniz, von welchem unser Hauptartikel handelt. Der erste Teil des exklusiven Beitrags von Fritz Kobi, Kreisoberingenieur Bern-Mittelland, stellt die in Köniz realisierte Ortsdurchfahrt vor. Sie beruht auf dem Prinzip der Koexistenz (gleichberechtigte Berücksichtigung aller Anliegen) und beinhaltet im Ortszentrum erstmals ein flächiges Queren der Kantonsstrasse durch zu Fuss Gehende ohne Fussgängerstreifen. Im zweiten Teil des Beitrags, welcher im nächsten Bulletin im Frühjahr 2008 erscheint, wird aufgezeigt, wie sich das in Köniz realisierte Projekt auf den Erfahrungen und Wirkungsanalysen der letzten 20 Jahre aufbaut.

Im Namen des Vorstandes der Velokonferenz wünsche ich Allen eine frohe Weihnachtszeit!

Barbara Auer
Für die Redaktion

Editorial

Chers Amis lecteurs,

L'hiver est arrivé, nous obligeant, comme chaque année, à nous habiller plus chaudement et à entreposer nos vélos à l'abri des intempéries. Par exemple dans la nouvelle vélostation de Coire, à la place de la gare. C'est d'ailleurs à Coire que se tiendra notre prochaine Assemblée générale, le 9 mai 2008; à cette occasion, nous visiterons ces nouveaux aménagements, exemplaires pour les cyclistes.

Autre destination à ne pas manquer: Köniz, dont il est ici question dans un article de fond. Son auteur, Fritz Kobi, ingénieur en chef de l'arrondissement Berne-Mittelland, y présente la nouvelle traversée du centre-ville, aménagée pour prendre en compte les demandes de tous les usagers en vue d'une coexistence harmonieuse. Ce souci se traduit notamment, dans le centre, par la suppression des passages pour les piétons sur la route cantonale, désormais en traversée libre. La seconde partie de cet article, à paraître dans notre numéro 1/2008, replacera le projet de Köniz dans la perspective des expériences faites au cours de ces vingt dernières années, et de leurs résultats.

Au nom du Comité, je vous souhaite à tous de Bonnes et Heureuses Fêtes de fin d'année.

Barbara Auer
Pour la Rédaction

Veranstaltungen

Mitgliederversammlung in Chur, 9. Mai 2008

Die Stadt Chur, Preisträgerin des Prix Velo 2007, empfängt unsere Mitgliederversammlung.

Weitere Informationen finden Sie ab März 2008 unter www.velokonferenz.ch

SVI-Fachtagung, 27. Mai 2008

Ort: Köniz

Thema: „Neue Verkehrskultur in Ortszentren“

Informationen

Dokumentation Fachexkursion Vks

Die Dokumentation unserer letzten Fachexkursion kann im Internet herunter geladen werden.

Broschüre «Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen»

Die 50-seitige Broschüre wurde von «Fussverkehr Schweiz» und «IG Velo Schweiz» im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA und mit Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit und der Stadt Zürich gemeinsam erarbeitet. Sie kann für CHF 25.- bei den Verbänden bezogen werden.

Für Rückfragen stehen Ihnen Marlène Butz («Fussverkehr Schweiz», 043 488 40 33; marlene.butz@fussverkehr.ch) oder Christoph Merkli («IG Velo Schweiz», 031 318 54 11, christoph.merkli@igvelo.ch) zur Verfügung.

Auswertung Bike to work

33'182 ArbeitnehmerInnen aus 607 Betrieben sind im Juni 2007 mit dem Velo zur Arbeit gefahren. Und (fast) alle waren begeistert. Wenn Sie im nächsten Juni auch daran teilnehmen möchten, dann müssen Sie Ihren Arbeitgeber von der Aktion überzeugen. bike to work 2008 findet wiederum vom 1. bis 30. Juni statt. Gesunde und erfolgreiche Unternehmen(-r) schreiben sich bis Ende Februar 2008 zur Aktion ein. Und die Mitarbeitenden radeln sich fit. Senden Sie ein e-mail mit Ihrer Adresse an info@biketowork.ch damit Sie die Teilnahmeunterlagen für Betriebe rechtzeitig zugeschickt erhalten.

www.biketowork.ch; Kontakt: Gregor Zimmermann, IG Velo Schweiz, Tel. 031 318 54 13

Ankündigung Bulletin 1/2008

- Flächiges Queren in Ortszentren, Teil 2
- Veloparkierungshandbuch von Planum Biel AG
- Veloprojekte der Stadt Luzern

Manifestations

Assemblée générale à Coire, 9 mai 2008

Lauréate du Prix Vélo 2007, la Ville de Coire accueillera l'année prochaine notre Assemblée générale.

Pour plus d'informations, consulter notre site Internet www.velokonferenz.ch à partir de mars 2008.

Journée technique SVI à Köniz, 27 mai 2008

Thème de la journée: Nouvelle approche de la circulation dans les centres de localité

Informations

Documentation de la Journée technique Vks

Cette documentation peut être téléchargée sur notre site Internet.

Publication «Surfaces partagées entre piétons et cyclistes»

Cette publication a été réalisée par Mobilité piétonne et PRO VELO Suisse, avec le soutien financier du Fonds de sécurité routière FSR, de l'Office fédéral des routes Ofrou et de la Ville de Zurich. Elle est en vente pour le prix de CHF 25.- auprès de Mobilité piétonne et de PRO VELO.

Pour tous renseignements, s'adresser à M. Butz (Mobilité piétonne, 043 488 40 33, marlene.butz@fussverkehr.ch), ou à Ch. Merkli (PRO VELO Suisse, 031 318 54 11, christoph.merkli@igvelo.ch).

Bilan de «A vélo au boulot»

En juin 2007, c'est 33 182 personnes de 607 entreprises qui se sont rendues à vélo à leur travail. Et (presque) toutes en ont été enchantées. Si vous avez envie d'en faire autant l'année prochaine, parlez-en à votre employeur. La campagne «A vélo au boulot» aura de nouveau lieu en 2008, du 1^{er} au 30 juin. Sous le signe de la bonne santé et de la performance, les entreprises annonceront leur participation à cette campagne d'ici à la fin février 2008 – et leur personnel se préparera à être en forme. Un courriel à info@biketowork.ch pour recevoir toute la documentation en temps utile.

www.biketowork.ch, responsable: Gregor Zimmermann, PRO VELO Suisse, tél. 031 318 54 13.

A paraître dans le Bulletin 1/2008

- Centres-villes en traversée libre pour les piétons, (II)
- Manuel du stationnement vélo par Planum Biel AG
- Projets vélo à Lucerne

Velo-city Kongress in München, 12.-16. Juni 2007

Beitrag von Claude Morel, Fachstelle Mobilität der Stadt Genf

Rund 900 Teilnehmende aus 50 Ländern sind der Einladung des Münchner Oberbürgermeisters, Hep Monatzeder, gefolgt. Das dichte und informative Programm, die vorbildliche Organisation, die grosszügigen Räumlichkeiten sowie die schmackhaften Mahlzeiten haben zum Erfolg der Konferenz beigetragen. Dadurch konnten alle Teilnehmenden viele Anregungen und neue Ideen nach Hause mitnehmen.

Die Stadt München

Dem Besucher fallen in München vor allem die unzähligen Radfahrenden auf. Velos sind überall. Im Stadtkern gibt es nur wenig motorisierten Verkehr. Es herrscht eine angenehme Stimmung, nicht zuletzt dank der grossen Parkanlagen und der vielen Fussgängerzonen.



Marienplatz, München (Photo J.-C. Boillat)

Wie in den meisten deutschen Städten wird auch in München der Veloverkehr über die Trottoirs geführt, was nicht ganz unproblematisch ist. Die dem Fussverkehr vorbehaltene Fläche wird dadurch eingeschränkt. Bei jeder Einmündung besteht zudem eine Unfallgefahr für Radfahrende wegen abbiegender Fahrzeuge. Und schliesslich ist das Linksabbiegen für die Radfahrenden nur indirekt möglich. Einziger Vorteil: das Rechtsabbiegen ist auch bei Rot möglich (und zugelassen). Allgemein müssen die relativ langen, und daher nicht sehr velofreundlichen Phasen der Lichtsignalanlagen bemerkt werden.

Conférence Velo-city à Munich, 12 - 16 juin 2007

par Claude Morel, Service de la mobilité de la Ville de Genève

Ce ne sont pas moins de 900 participants provenant de 50 pays qui ont répondu à l'invitation du maire de Munich, M. Hep Monatzeder. La qualité et la diversité des interventions, l'organisation impeccable, les salles suffisamment spacieuses et les repas de qualité ont contribué au succès de la conférence. Celle-ci fut une source d'inspiration pour tous.



La ville de Munich

Ce qui surprend tout d'abord en arrivant à Munich, c'est le nombre important de cyclistes. Les vélos sont partout. La circulation automobile au centre ville est faible. De grands espaces verts et de nombreuses zones piétonnes créent une atmosphère agréable.

A Munich, comme dans la plupart des villes allemandes, la circulation des cyclistes se fait sur les trottoirs, ce qui reste problématique, d'une part pour les piétons qui se retrouvent lésés en raison du peu d'espace résiduel qui leur est affecté, d'autre part pour les cyclistes qui sont particulièrement exposés au risque de collision avec des véhicules automobiles aux intersections. Un avantage à relever pour les cyclistes toutefois est le fait qu'ils ne sont pas obligés de s'arrêter aux feux lorsqu'ils souhaitent tourner à droite. Pour tourner à gauche par contre, le cycliste doit passer en deux temps. Enfin, les phases de feux sont relativement longues, ce qui n'est pas un avantage pour les cyclistes.

Le plan directeur de Munich prévoit un réseau d'itinéraires cyclables d'une longueur de 1400 km aménagés (pistes ou bandes cyclables) ou en zone 30 km/h alors que la longueur totale du réseau routier totalise 2300 km. Sur les 1400 km inscrits au plan directeur, 1200 km sont déjà en place. 38% du réseau routier est en zone 30 km/h. Lors de reconstruction de rues, les pistes ou bandes cyclables existantes sont supprimées au profit

Gemäss Verkehrsrichtplan soll das Radwegnetz (Radstreifen und –wege, sowie Tempo 30-Zonen) in München 1'400 km lang werden, dies bei einem insgesamt 2'300 km langen Strassennetz. Von den 1'400 km sind bereits 1'200 km umgesetzt. 38% des Strassennetzes liegen in Tempo 30-Zonen. Bei Strassensanierungen werden bestehende Radstreifen oder –wege zu Gunsten eines Mischverkehrsregimes mit Niedriggeschwindigkeit aufgehoben. Auch in München wird Mischverkehr als das für den Veloverkehr sicherste Regime betrachtet. Der zuständige Projektleiter dazu: „Die beste und sicherste Veloinfrastruktur ist schliesslich diejenige, die es nicht braucht, weil der Verkehrsablauf veloverträglich ist.“

Nationale Strategien

- Deutschland hat sich einen nationalen Radverkehrsplan gegeben und sich dabei ein ambitioniertes Ziel gesetzt: spätestens im 2017 soll der Anteil des Veloverkehrs 10% betragen. München ihrerseits will die velofreundlichste Stadt Deutschlands werden.
- In Norwegen beträgt der Veloverkehrsanteil heute 5%. Bis 2015 sollen der Anteil auf 8% erhöht und die Anzahl tödlicher Unfälle auf null reduziert werden.
- In Dänemark beträgt der Veloverkehrsanteil 18% und soll noch erhöht werden. Kopenhagen will sich zum Velomekka und somit zur Welthauptstadt im Kampf gegen Luftverschmutzung erheben.
- In London soll der Veloverkehrsanteil bis 2025 vervierfacht werden.
- In der Schweiz stehen mit dem Infrastrukturfonds für die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes und für Massnahmen im Agglomerationsverkehr 20 Milliarden für die nächsten 20 Jahre zur Verfügung. Davon sind 6 Milliarden für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr reserviert.

Marketing

In aller Munde war das Thema Marketing. Wiederholt wurde betont, ein konsequentes Marketing fördere den Veloverkehr mindestens so wie teure Infrastrukturmassnahmen. Es wurde sogar postuliert, dass das Bereitstellen von Infrastrukturen ohne begleitende Kommunikation nicht genügt. Eine spürbare Erhöhung des Veloverkehrsanteils kann nur über Verhaltensänderung erreicht werden, welche am wirksamsten durch Anreize und gezielte Aufwertung des Velofahrens herbeigeführt wird.

d'un régime de circulation mixte et à vitesse modérée. Munich considère que la mixité est de loin la forme de circulation la plus sûre pour les cyclistes. La personne en charge de la réalisation du réseau cyclable affirme que : «Le meilleur aménagement cyclable, et le plus sûr est, finalement, celui qui n'est pas nécessaire en raison de la structure et de la maîtrise du trafic».

Politiques nationales

- Dans le cadre d'une stratégie nationale prévue de 2010 à 2017, l'Allemagne s'est fixé l'objectif d'atteindre une part modale de trafic cycliste de 10%. La ville de Munich, quant à elle, veut devenir la ville la plus cyclable d'Allemagne.
- La Norvège a actuellement une part modale de trafic cycliste qui s'élève à 5% et espère atteindre 8% et surtout 0% d'accidents mortels d'ici à 2015.
- Le Danemark affiche déjà une part modale de trafic cycliste de 18% et ne compte pas s'arrêter en si bon chemin. Copenhague veut devenir la première ville cyclable du monde, et aussi la capitale mondiale de la lutte contre la pollution.
- Londres veut quadrupler le nombre de ses cyclistes d'ici 2025.
- En Suisse, le fonds pour le réseau des routes nationales et le trafic d'agglomération (Fonds d'infrastructure) se monte à 20 milliards de francs pour 20 ans. Sur ce montant, 6 milliards de francs seront alloués aux agglomérations qui en font la demande pour les projets de transports publics ou de mobilité douce.

Marketing

Un des thèmes de la conférence était l'importance du marketing pour le vélo. Il a été répété plusieurs fois que le marketing était au moins aussi rentable pour accroître le nombre de cyclistes que la mise en place d'infrastructures coûteuses. Quelques orateurs sont allés jusqu'à dire que la construction d'infrastructures sans mesures de promotion et de communication était insuffisante. L'incitation au changement de comportement et l'organisation d'événements mettant en valeur le vélo sont considérés comme les outils les plus performants lorsqu'il s'agit d'augmenter sensiblement la part des cyclistes.

Veloflotten zur freien Benutzung



Vélib-Station in Paris (Photo N. Saner)

- Vélib

In Paris beträgt der Veloverkehrsanteil ca. 2%, das Velowegnetz ist 371 km lang. Bis Ende 2007 sollen mit Vélib 15'000 Velos zur Verfügung gestellt werden, im 2008 kommen weitere 5'000 Fahrzeuge hinzu. Mittels Einrichtung von fixen Ständern soll die Zirkulation auf den Fussgängerbereichen nicht durch eine chaotische Veloparkierung beeinträchtigt werden.



Station von Call a bike an der Konferenz (Photo J.-C. Boillat)

Vélos en libre service

- Vélib

Paris, où la part modale du vélo est actuellement d'environ 2% et le réseau cyclable d'une longueur de 371 km, va mettre à disposition 15 000 vélos d'ici la fin 2007. L'inauguration a eu lieu le 15 juillet 2007 et le nombre de vélos sera porté à 20 000 courant 2008. Le choix s'est porté sur un système de stations fixes principalement en raison d'une volonté de la ville de ne pas péjorer les déplacements des personnes à mobilité réduite en encombrant les trottoirs de vélos stationnés de manière anarchique.



Stations fixes de Vélib à Paris (photo N. Saner)

- Call a Bike

Le système développé dans plusieurs villes allemandes se révèle très efficace à Munich. Les vélos à disposition sont nombreux et situés un peu partout. Les vélos libres sont disponibles en appelant un numéro indiqué sur le vélo et peuvent être restitués à n'importe quelle intersection de la ville dans un périmètre défini. Call a Bike va prochainement s'implanter à Stuttgart avec 400 vélos et un système de stations fixes (à la demande de la ville). Le financement sera assuré partiellement par la DB à condition qu'il soit également assuré par les collectivités locales concernées.

- Call a Bike

Diese Art der Velovermietung wurde in mehreren deutschen Städten entwickelt. In München konnten wir selber erleben und erfahren, wie einfach und effizient dieses System ist. Es steht eine grosse Anzahl Velos an zahlreichen Standorten im Stadtgebiet zur Verfügung. Die Freigabe des Velos erfolgt auf Anruf an eine Nummer, die auf dem Velo steht. Zur Rückgabe kann das Velo an irgendeiner Kreuzung innerhalb eines bestimmten Perimeters abgestellt werden. Eine Weiterentwicklung von Call a Bike wird nächstens in Stuttgart eingeführt: 400 Velos und fixe Stationen, wie dies von der Stadt gewünscht wurde. Die Kosten tragen die Deutsche Bahn und die öffentliche Hand.

Velos und öffentlicher Verkehr

Wien:

- Eine in Wien durchgeführte Studie zeigte auf, dass unterschiedliche Meinungen bei der Beurteilung der Verträglichkeit zwischen Trams und Veloverkehr herrschen. Für Fachexperten ist die Koexistenz gefährlich und wird schlecht akzeptiert. Hingegen sehen Tramfahrer und Velofahrende kein Problem und betonen die gegenseitige Rücksichtnahme.
- Velofahrende benutzen Tramachsen, auch wenn es eine Alternativroute gibt. Denn für 53% ist es der kürzeste Weg, für 27% ist es durch ihr Ziel bedingt. Fazit: es wird weiterhin Velofahrende auf Tramtrasseen geben.
- Als Gefahr wird am häufigsten das rücksichtslose Türöffnen bei parallel zu den Tramgleisen parkierten Autos erwähnt.

Brüssel:

- In Brüssel sind alle Busspuren für die Velos befahrbar, auch wenn sie unter 3 m breit sind. Es besteht jedoch keine Benutzungspflicht. Besonders unangenehm wird das Fahren auf der Busspur, wenn diese schmal und von der übrigen Fahrbahn mit einem Randstein abgetrennt ist.
- Zur gegenseitigen Sensibilisierung auf die Konfliktpotentiale wurden die Rollen getauscht: ein Buschauffeur ist Velo gefahren und ein Velofahrer hat den Bus gefahren. Das dabei aufgenommene Video wird nun bei der Ausbildung von Buschauffeuren eingesetzt.

Transports publics et vélos

Vienne:

- A Vienne, une étude menée auprès des techniciens experts et des usagers ou conducteurs a conclu que les avis divergeaient sur la question de la cohabitation entre cyclistes et trams. Si les techniciens experts considèrent que la cohabitation est mal acceptée et dangereuse, les cyclistes et conducteurs de trams s'accordent à dire qu'il y a un respect mutuel et que cela n'engendrait pas de problèmes importants.
- Les cyclistes empruntent les axes avec des voies de tram, même si un axe parallèle existe. En effet pour 53 % la distance à parcourir est plus courte et pour 27 % il s'agit de leur destination. Conclusion: il y aura toujours des cyclistes dans les sites tram.
- Le danger le plus souvent invoqué par les cyclistes empruntant des rues avec des voies de tram est l'ouverture sans précautions des portières de voitures stationnées.

Bruxelles:

- A Bruxelles, les voies bus sont ouvertes aux cyclistes même lorsque celles-ci sont étroites mais non obligatoire (3 m). La situation des cyclistes peut être particulièrement désagréable si la voie bus est étroite et séparée du trafic par des bordures, boudins ou autres.
- Pour permettre à chacun de se rendre compte des difficultés de l'autre un conducteur de bus a été mis sur un vélo et un cycliste aux commandes d'un bus. La vidéo de cette expérience est désormais diffusée dans le cadre des cours de conducteurs de bus.

Equipements

Casques:

- Peu de débats sur le port du casque puisqu'il n'y avait pas d'intervenants en faveur du port obligatoire.
- Le risque d'avoir un accident à la tête est 3 fois plus élevé pour un cycliste que pour un automobiliste.
- Les statistiques d'accidents sont toujours à prendre avec précaution. Une statistique démontrant que le casque diminuait le risque d'accident à la tête pour les hommes et les femmes indiquait le contraire si chaque sexe était considéré séparément.
- Diverses études peuvent être consultées sur le site: www.cyclehelmets.org.

Ausrüstung

Velohelm:

- Überraschend wenig Diskussionen bot das Thema «Velohelm», da niemand für die Tragpflicht war.
- Die Wahrscheinlichkeit einer Kopfverletzung ist für Velofahrende dreimal so hoch wie für Autofahrende.
- Die Unfallstatistiken sind immer mit Vorsicht zu geniessen. Hier sei nur ein Beispiel erwähnt, wo sich das Risiko einer Kopfverletzung beim Tragen eines Helms verringerte, sich jedoch erhöhte, wenn Männer und Frauen getrennt betrachtet wurden.
- Verschiedene Studien sind aufgeschaltet unter www.cyclehelmets.org.

Veloträger:

- Bikes on Board (BOB) bietet neu Veloträger, die an der Vorderseite der Busse angehängt werden. In Europa sind diese verboten (Gefahr für Fussgänger), in Nordamerika hingegen ist dieses System in vielen Städten verbreitet.

Gesundheit

Trotz deren Bedeutung wurde in München die Gesundheit wenig thematisiert. Im europäischen Forschungsprojekt „vector“ werden Messverfahren und Darstellung der Immissionen der sogenannten „Mikroschadstoffe“ untersucht. Solche Mikroschadstoffe sind gefährlicher als alle anderen bisher bekannten, da sie über das Blut ins Hirn gelangen. Sie werden insbesondere von den neuen Dieselmotoren in grossen Mengen frei gesetzt.



Die Konferenz zu Gast im Deutschen Museum, Verkehrszentrum
 (Photo J.-C. Boillat)

Racks à vélos:

- La société Bikes on Board (BOB) propose des racks à vélos qui se placent à l'avant des bus. En Europe, cette installation reste prohibée en raison du danger pour les piétons alors qu'en Amérique du Nord, ce système est très répandu.



Bikes on Board, Washington, USA (Internet)

Santé

Un mot de «santé» enfin, très important même si peu traité dans ce congrès: le projet européen «vector» a pour objet la mesure et la visualisation de l'exposition aux polluants «ultra-fins». Ces «ultra-fins» sont pires que tous les polluants connus à ce jour, ils pénètrent dans le sang et atteignent le cerveau. Les nouveaux diesels en rejettent beaucoup.

Flächiges Queren in Ortszentren (Teil 1)

**Beitrag von Fritz Kobi, Kreisoberingenieur,
Tiefbauamt des Kantons Bern**

Fotos von R. Steiner, verkehrsteiner, Bern

Umwege und Niveaudifferenzen schätzen zu Fuss Gehende ebenso wenig wie die Velofahrenden. Anstelle der Fussgängerstreifen und von Unter- oder Überführungen wird in zunehmendem Masse die direkte Linie als kürzeste Verbindung gewählt. Auch wenn dies im Widerspruch zu den strassenverkehrsrechtlichen Vorschriften steht. Seit mehr als 20 Jahren ist diesbezüglich eine Änderung des Verhaltens feststellbar. Erstaunlich ist lediglich, dass trotzdem nach wie vor viele Planende in den Verwaltungen, in den Büros und in Interessensorganisationen an die Lenkbarkeit der zu Fuss Gehenden glauben und die Projekte dementsprechend bearbeiten. Parallelen zum Zweiradverkehr können durchaus gezogen werden. Grund könnte sein, dass beim Erlernen des Projektierens der Autoverkehr und teils der öffentliche Verkehr das Hauptgewicht bilden. Dem Langsamverkehr kommt in der Projektierung noch immer nicht jenes Gewicht zu, das diesem eigentlich v.a. innerorts zukommen müsste.

Wenn sich FussgängerInnen nicht mehr an hergebrachte Regeln halten und Strassen ohne Umweg direkt queren, dann haben die zuständigen Behörden zwei Handlungsmöglichkeiten. Ein erster Handlungsansatz besteht darin, den Fussverkehr zu erziehen. Das gewünschte Verhalten wird mittels baulichen Massnahmen erzwungen, allenfalls ergänzt durch polizeiliche Kontrollen. Letztere dürften jedoch beiderseits kaum auf grosse Liebe stossen. Der zweite Handlungsansatz ist die Weiterentwicklung der Projektierungselemente und des Umgangs mit unseren Strassen v.a. in den Ortszentren unter Berücksichtigung der gesellschaftlichen Entwicklungen.

Flächiges Queren im Zentrum von Köniz

Der Kanton Bern hat den zweiten Handlungsansatz gewählt. Jüngstes Beispiel ist das Zentrum von Köniz. Die Kantonsstrasse mit täglich 17'000 Autos und mehreren Buslinien, davon eine mit einem 4-Minuten-Intervall in den Spitzenzeiten, quert hier das Einkaufszentrum, fährt quasi durch die Mall des Shoppingcenters „Zentrum Köniz“. Beidseitig der Strasse befinden sich die Filialen der Grossverteiler, zahlreiche Ladengeschäfte, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie die Gemeindeverwaltung. Im Kernbereich ist die Kantonsstrasse in die Tempo-30-Zone der umliegenden Gemeindestrassen integriert. Die

Centres-villes en traversée libre pour les piétons (I)

**par Fritz Kobi, ingénieur en chef d'arrondissement,
Office des ponts et chaussées du Canton de Berne**

Photos: R. Steiner, verkehrsteiner, Berne

Les piétons pas plus que les cyclistes n'apprécient les détours ou les dénivelés. De plus en plus, ils choisissent le trajet le plus direct et passent au plus court, ignorant les passages piétons, les passerelles et autres (passages) souterrains. Peu leur importe d'enfreindre ainsi le code de la route! Ce changement dans les comportements s'observe depuis une bonne vingtaine d'années. Ce qui est étonnant, c'est que bureaux d'études, administrations ou groupements d'intérêts concernés continuent à croire qu'il est possible de canaliser les piétons sur des itinéraires donnés – et à concevoir leurs projets en conséquence. Il en va de même en ce qui concerne les deux-roues. Est-ce parce que, dans les écoles, l'enseignement est axé sur le trafic automobile, s'intéresse parfois aux transports publics, mais néglige la mobilité douce et, partout, son importance à l'intérieur des localités?

Face à cette évolution des comportements, les autorités ont deux options. La première est d'éduquer les piétons et de leur imposer, par des aménagements «en dur», la bonne manière de traverser, avec peut-être des contrôles policiers – ce que, selon toute vraisemblance, ni les piétons ni les policiers n'apprécieront beaucoup. La seconde option est de faire un pas de plus dans la réflexion sur les aménagements et les principes qui les inspirent, notamment dans le centre des localités, en y intégrant ce qui change dans la société.

Traversée libre du centre de Köniz

Le Canton de Berne a choisi la seconde de ces options. Köniz en est l'illustration la plus récente. Chaque jour, 17 000 véhicules passent sur la route cantonale, et plusieurs lignes de bus, dont l'une circule aux heures de pointe toutes les 4 minutes; tout ce trafic traverse la localité, en plein milieu du «Zentrum Köniz», le centre commerçant de la ville. De part et d'autre de la route: Migros et Coop, de nombreux magasins et prestataires de services (agences, banques, etc.) et l'administration communale. En plein centre, la route cantonale fait partie de la zone à 30 qui englobe les artères communales avoisinantes – un tronçon où, sur quelque 300 mètres, les piétons peuvent traverser n'importe où: plus de passages qu'ils seraient censés emprunter, moyennant détours; plus de feux avec

FussgängerInnen dürfen die Strasse auf einer Länge von rund 300 m an jeder Stelle queren. Keine Fussgängerstreifen zwingen sie zu Umwegen. Keine Lichtsignalanlagen bewirken lange Wartezeiten, die dann letztlich zu Rotlichtmissachtungen führen. Auch auf das Markieren von Radstreifen wurde bewusst verzichtet. Das gemeinsame Nutzen der Verkehrsfläche mit einer hohen Koexistenz auf einem tiefen Geschwindigkeitsniveau war das Ziel. Ein begleitender Forschungsauftrag (1), eine Wirksamkeitsanalyse mit vorher/nachher Beurteilungen (2, 3) sowie Befragungen und Beobachtungen vor Ort zeigen deutlich: Es funktioniert ausgezeichnet! Und was erstaunlich ist, es funktioniert weit besser als der herkömmliche traditionelle Ansatz mit Fussgängerstreifen und Lichtsignalanlagen.

longues attentes pour finalement passer au rouge; pas de marquage au sol pour bande cyclable. L'objectif est un partage convivial de l'espace public, où les véhicules roulent à vitesse réduite. Parallèlement à ces aménagements, une recherche a été mandatée (1), une analyse des effets induits a été menée sur la base d'une comparaison avant/après (2) (3), puis une enquête de satisfaction, enfin des observations ont été effectuées sur place. Conclusion claire et nette: ça fonctionne très bien! Plus étonnant encore, ça fonctionne beaucoup mieux qu'avec le système traditionnel des passages piétons et des feux de régulation du trafic.



Kantonsstrasse im Zentrum von Köniz

La route cantonale dans le centre de Köniz.

Die Bevölkerung in Köniz will kein Zurück mehr. Sie steht hinter dem flächigen Queren mit Tempo 30. Dies war selbstverständlich nicht von Anfang an so. Ein rauer Wind blies der Projektleitung und der Begleitkommission (Vertretende der Quartier- und Gewerbeorganisationen sowie der Anwohnenden) anfangs 2005 entgegen, als im Rahmen des bereits erwähnten SVI-Forschungsauftrages der Versuch „Fussgängerstreifenloses Ortszen-

A Köniz, la population ne voudrait plus revenir en arrière. Elle est entièrement acquise à un centre-ville en traversée libre pour les piétons et à la limitation à 30 km/h. Elle ne l'a pas été d'emblée, bien entendu. Au début de 2005, alors que démarrait le projet dans le cadre du mandat de recherche SVI «Centres de localité sans passages pour piétons» cité plus haut (1), la résistance a été vive face aux responsables et au groupe d'accom-

trum“ gestartet wurde. Die Entscheide und das Tun der Menschen basieren auf der Erfahrung. Bei neuen Entwicklungen, wie z.B. im vorliegenden Fall beim Weiterentwickeln des Umgehens mit dem Queren von Strassen oder einer neuen Verkehrsphilosophie, fehlt diese. Ängste und Befürchtungen der Bevölkerung sind deshalb etwas Selbstverständliches. Die Verantwortlichen müssen diese ernst nehmen und darauf eingehen. Der Versuch in Köniz war tatsächlich ein Versuch und keine Einführung von etwas Neuem durch die Hintertür. Bereits im Vorfeld wurden eine klar begrenzte Versuchsdauer und der Zeitpunkt für eine erste Zwischenbilanz bekannt gegeben. Definiert waren die Kriterien für einen allfälligen Abbruch und einige Kommunikationsregeln für den Krisenfall. Diese klaren Rahmenbedingungen erleichterten es, der anfänglich starken Kritik standzuhalten.

pagement du projet (association de quartier, commerçants, riverains). C'est l'expérience acquise qui régit les décisions ou les actes; et celle-ci fait simplement défaut quand il s'agit de nouveau – ici une approche nouvelle de la traversée piétonne et du trafic. Les peurs et les résistances de la population sont légitimes, les responsables doivent les entendre et les écouter. L'expérience de Köniz a été une vraie expérience, pas un dispositif imposé «en douce». Dès le départ, il y avait un calendrier, avec durée de l'essai et date d'un bilan intermédiaire. Pour que l'essai soit prématurément interrompu, certaines conditions devraient être remplies, qui avaient été définies d'avance, de même que quelques principes de communication pour les situations critiques. Une fois ce cadre posé, il a été plus facile d'affronter le feu des critiques, d'abord nourri.



Köniz heute: Tempo 30 auf der Kantonsstrasse, integriert in Tempo-30-Zone auf den umliegenden Gemeindestrassen

Köniz aujourd'hui: la route cantonale fait partie de la zone à 30, comme les artères communales avoisinantes

Köniz: Ausgewählte Erkenntnisse

Das Beispiel Köniz zeigt, dass die Leute mit einem ehrlichen und offen kommunizierten Verkehrsversuch Erfahrungen sammeln und Ängste abbauen. Die Bevölkerung zeigte sich bereit, ihre anfängliche Skepsis in eine positive Beurteilung zu ändern. Mit verantwortlich war sicher das Resultat. Nachstehend deshalb einige ausgewählte Erkenntnisse:

- 2005 wünschten über 80% der zu Fuss Gehenden, aber nur knapp 20% der Fahrzeuglenkenden, die Fussgängerstreifen oder zumindest jenen zwischen Migros und Coop zurück. Nur ein Jahr später zeigt sich ein total verändertes Stimmungsbild: Über 60% der Befragten begrüssen das freie Queren und sehen darin kein Problem, auch für Kinder und ältere Personen. Die Akzeptanz der Tempo-30-Zone ist heute erstaunlicherweise bei den öV-Kunden und dem Langsamverkehr grösser als bei den Fahrzeuglenkenden. Ältere Personen schätzen das freie Queren problemloser ein als jüngere Gruppen. Anzumerken ist, dass sich die Altersverteilung der querenden Personen nicht signifikant verändert hat. Bereits queren rund 40% der Personen die Strasse in schräger Richtung, um ihre Wege abzukürzen. Für 80% bis 90% der Personen liegt die Wartezeit unter 10 Sekunden, rund ein Drittel kann ohne Wartezeit queren! Potenzielle Konfliktsituationen haben abgenommen.
- Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Velofahrenden. Während im 2005 nur knapp 40% der Befragten eine verbesserte Situation für den Radverkehr konstatierten, waren ein Jahr später bereits 70% dieser Ansicht, und zwar trotz des Verzichts auf das Markieren von Radstreifen. Massgebend für diesen Wandel ist Tempo 30 auf der Hauptstrasse.



Köniz heute: Flächiges Queren

Köniz: les leçons à retenir

L'exemple de Köniz montre que, en matière de trafic, un essai mené au grand jour et en toute transparence permet aux gens d'expérimenter et de désamorcer leurs peurs. Ainsi le scepticisme initial peut faire place à l'opinion favorable. Les résultats y sont certainement aussi pour quelque chose. Quelques faits à retenir:

- En 2005, plus de 80% des piétons, mais à peine 20% des conducteurs souhaitent le retour des passages protégés, au moins de celui entre Migros et Coop. Un an plus tard, les opinions ont bien changé: plus de 60% des personnes interrogées approuvent la suppression des passages piétons et n'y voient pas de problème, y compris pour les enfants et les personnes âgées. Actuellement, plus que les conducteurs, les usagers des transports publics et ceux qui pratiquent une mobilité douce approuvent la limitation à 30, ce qui peut étonner. Chez les personnes âgées, la traversée pose moins de problèmes que les plus jeunes ne le pensent. (A noter au passage: pas de changement significatif dans le «gâteau des âges» de ceux qui traversent la chaussée.) Près de 40% des personnes traversent en oblique, au plus court. 80 à 90% attendent moins de 10 secondes, et un tiers peut traverser sans attendre! Quant aux situations pouvant déboucher sur un conflit, il y en a moins.
- Chez les cyclistes, évolution identique des avis exprimés. Alors qu'ils ne sont pas tout à fait 40% à constater un mieux en 2005, ils sont 70% un an plus tard, en dépit de l'absence de tout marquage au sol pour une bande cyclable. Facteur décisif de ce revirement: la vitesse, limitée à 30 km/h sur la route principale.



Köniz aujourd'hui: la liberté de traverser sur toute la surface



Köniz heute: Hohe Koexistenz von Auto- und Veloverkehr

Köniz aujourd'hui: coexistence harmonieuse entre voitures et cycles

- Stark verbessert werden konnte die Betriebsabwicklung des öffentlichen Verkehrs. Im Vorherzustand mit Tempo 50 und Fussgängerstreifen dominierten die querenden FussgängerInnen. Dies führte zu Staus, in denen auch der Bus oft minutenlang stecken blieb. Mit Tempo 30 und dem flächigen Queren konnte die Fahrplanstabilität weitgehend hergestellt werden. Nach Aussagen von Buschauffeuren von BERNMOBIL verspüren sie in Köniz weniger Stress als andernorts in ähnlichen Situationen mit Lichtsignalregelungen. Überhaupt muss an dieser Stelle den Buschauffeuren ein grosses MERCI ausgesprochen werden. Sie sind ab Beginn der Einführung mit Tempo 30 gefahren und haben so quasi den Takt vorgegeben. Die Bevölkerung dankt ihnen dies mit einer feststellbar angestiegenen Benutzung des öffentlichen Verkehrs, wobei selbstverständlich nicht Tempo 30 dafür massgebend ist, sondern das im Rahmen der Zentrumsplanung neu eingeführte Buskonzept.

- La circulation des transports publics est beaucoup plus fluide. Auparavant, lorsque la vitesse était de 50 km/h et qu'il y avait des passages pour piétons, le trafic était dominé par les gens qui traversaient. D'où des véhicules complètement immobilisés, parmi lesquels les bus; l'horaire de ceux-ci est devenu beaucoup plus stable depuis l'introduction du 30 km/h et la suppression des passages piétons. Les chauffeurs de BERNMOBIL se disent moins stressés à Köniz que dans d'autres situations similaires avec régulation lumineuse. Qu'ils soient ici vivement remerciés de s'être d'emblée alignés sur le 30 à l'heure, puisqu'ils ont ainsi dicté la nouvelle cadence du trafic. Une utilisation sensiblement accrue des transports publics traduit aussi la reconnaissance du public – pour le nouveau système des bus introduit dans le centre plus que pour le 30 à l'heure.

- Auch den Autofahrenden gebührt ein grosser Dank. Tempo 30 wird erstaunlich gut eingehalten. Angesichts der hohen Fussgängerdichte waren die durchschnittlichen Geschwindigkeiten schon vorher tief. Mit der Einführung von Tempo 30 ist die Geschwindigkeit, die von 85% der Autofahrenden eingehalten wird, nochmals um rund 2.5 km/h zurück gegangen. Die Rücksichtnahme auf die FussgängerInnen ist sehr hoch. Bei Tempo 30 genügt ein kurzes Verzögern, und schon kann der oder die FussgängerIn queren. Es wird wieder aktiv kommuniziert, sei dies mit Handzeichen, in erster Linie auf der Schwarzenburgstrasse, oder mit Blickkontakt im Bereich des Bläuackerplatzes. Als „Gegenleistung“ hat Tempo 30 zu einer Verstärkung mit weniger „stop and go“ geführt. Die Autofahrenden benötigen heute trotz tieferer Geschwindigkeit weniger Zeit für die Durchfahrt.
- Für eine vertiefte Analyse der Unfallzahlen ist die Beurteilungsperiode noch zu kurz. Sowohl im Bereich der Tempo-30-Zone als auch auf den Strassen ausserhalb dieser Zone im Zentrum von Köniz zeigt sich im Vergleich der Zahlen von 1999/2000 und 2005/2006 keine wesentliche Änderung. Noch nicht ausgewertet wurden die Unfallursachen und die Unfallfolgen. Ausserhalb der Tempo-30-Zone ereignete sich ein tödlicher Fussgängerunfall. Auf Grund des aktiveren Kommunikationsverhaltens, der Abnahme der potenziellen Konfliktsituationen und der Verkehrskultur mit gegenseitiger Rücksichtnahme darf davon ausgegangen werden, dass die Verkehrssicherheit verbessert werden konnte.
- Merci aussi aux automobilistes, qui se conforment étonnamment bien à la limitation à 30, et qui font très attention aux piétons. Précédemment, et compte tenu de la densité des flux piétonniers, le trafic circulait déjà relativement lentement. Dans le régime à 30 km/h, la vitesse respectée par 85% des conducteurs a encore diminué de 2,5 km/h. Une voiture qui roule à 30 n'a qu'à marquer un bref ralentissement pour que, déjà, un piéton puisse traverser. Echanges et communication ont de nouveau lieu entre usagers: signe de la main surtout sur la Schwarzenburgstrasse ou contact visuel sur la Bläuackerplatz. En «contrepartie», le trafic s'est fluidifié: moins de «stop-and-go» (arrêts-relances) et une traversée plus rapide du secteur.
- L'expérience est encore trop récente pour qu'il soit possible d'analyser les chiffres des accidents. Aucune évolution significative n'apparaît entre les chiffres de 1999/2000 et ceux de 2005/2006, ni dans la zone à 30 ni en dehors. Pas possible non plus de tirer des conclusions quant aux causes et quant à la gravité des accidents. Un accident mortel (un piéton) s'est produit, mais en dehors de la zone à 30. Il y a toutefois lieu de penser que la communication améliorée entre usagers, la régression des situations conflictuelles, un nouvel état d'esprit, fondé sur le respect de l'autre, sont autant d'éléments propres à faire progresser la sécurité dans le trafic.



Köniz: Flächiges Queren vor dem Umbau



Köniz avant son réaménagement: les piétons traversent où bon leur semble, en dehors du passage qui leur est réservé

- Fussverkehr Schweiz und die Behindertenorganisationen opponieren gegen das flächige Queren in Köniz und verlangen das Markieren von Fussgängerstreifen. Simulationen haben ergeben, dass dies wegen des starken Fussgängerverkehrs zu einer massiven Beeinträchtigung des Autoverkehrs und damit auch der Buslinien führen würde. Abhilfe könnte allenfalls mit einer Lichtsignalanlage geschaffen werden. Eine solche würde jedoch zu langen Wartezeiten für die zu Fuss Gehenden führen. Letztere schätzen dies jedoch nicht. Dies wiederum hätte zur Folge, dass die Strasse wie vor dem Umbau unter Meidung der lichtsignalgeregelten Fussgängerstreifen flächig gequert würde... Der Kreis schliesst sich.

In Köniz geniesst die Tempo-30-Zone heute eine breite Akzeptanz. Die Zustimmung zu den einzelnen Fragen ist bei den Autofahrenden tiefer als bei den anderen Verkehrsteilnehmenden. Im Rahmen der Akzeptanzanalyse wurde in einer Fokusgruppe die allgemeine Zufriedenheit bezüglich Verkehrsregime geteilt. Vorgeschlagen wurde sogar die Ausdehnung der Tempo-30-Zone.

- Les associations de défense des personnes handicapées ainsi que Mobilité piétonne s'opposent à la suppression des passages piétons, dont ils demandent le rétablissement à Köniz. Or il a été prouvé à l'aide de simulations que cela reviendrait à gêner considérablement le trafic automobile et celui des bus urbains. Une solution pourrait consister en des feux de signalisation, synonymes de longues attentes pour les piétons. Mais les piétons n'aiment pas attendre; en d'autres termes, ils traverseraient hors des passages prévus, comme auparavant... Ce serait le retour à la case départ.

A Köniz, la population est maintenant largement favorable à la zone à 30 – même si, parmi les personnes interrogées, les automobilistes se montrent plus réservés. Une enquête de satisfaction révèle, dans un groupe cible, que les avis favorables sont largement partagés, certains allant jusqu'à proposer une extension de la zone à 30.



Köniz heute: Kantonsstrasse quert das kommerzielle Zentrum mit auf beiden Seiten der Strasse je ein Grossverteiler und eine Vielzahl weiterer Läden und Dienstleistungsbetriebe inkl. Gemeindeverwaltung

Köniz aujourd'hui: la route cantonale traverse le centre commerçant avec, de part et d'autre de la route, Migros et Coop, ainsi que de nombreux magasins et prestataires de services, plus l'administration communale

Unterlagen

- (1) Fussgängerstreifenlose Ortszentren, Forschungsauftrag SVI 2002/001 auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure, Bundesamt für Strassen, Bern, November 2006.
- (2) Wirkungsanalyse Umgestaltung Zentrum Köniz, Daniel Matti / Ueli Haefeli / Sarah Fässler, Interface, Luzern, 2006.
- (3) Zufrieden mit dem neuen Zentrum, Synthesebericht, Diverse, Tiefbauamt des Kantons Bern / Oberingenieurkreis II und Verkehrsabteilung Köniz, Bern, 2007

Für die Unterlagen (1), (2) und (3) sei auch auf die Homepage des Tiefbauamtes des Kantons Bern verwiesen (www.bve.be.ch > Tiefbauamt > Berner Modell)

Teil 2 - Bulletin 1/08

Im nächsten Bulletin 1/08 folgt die Fortsetzung des Berichtes zum Flächigen Queren in Ortszentren mit dem Schwerpunkt «Lernen aus der Erfahrung, Weiterentwicklung aufgrund von Wirkungsanalysen»

Shared Space: Ein EU-Versuch.

Nach Hans Monderman, Verkehrsplaner in den Niederlanden, führen nicht mehr Signale und Regelungen zu mehr Sicherheit. Im Gegenteil, er entfernt mit grossem Erfolg Verkehrssignale, Lichtsignale und Markierungen. Mischverkehr ist sein Rezept für mehr Sicherheit: Nur Menschen, die sich bemühen, vorwärts zu kommen ohne irgendwo anzuecken. „Shared Space“ nennt er dieses Prinzip. In verschiedenen europäischen Städten wird dieses inzwischen im Rahmen eines EU-Versuches getestet. Die aufgezeigte Entwicklung in der Region Bern geht in selbe Richtung, erfolgte interessanterweise unabhängig und ohne Kenntnis der Erfahrungen von Hans Monderman.

Anlässlich der SVI-Fachtagung „Neue Verkehrskultur in Ortszentren“ vom 27. Mai 2008 in Köniz wird er über seine Erfahrungen und die EU-Projekte berichten. Die Ausschreibung mit dem Programm und der Anmeldestelle wird auf der Homepage der Velokonferenz publiziert (www.velokonferenz.ch).

Références

- (1) Centres de localité sans passages pour piétons, mandat de recherche SVI 2002/001, sur proposition de l'Association suisse des ingénieurs en transports, Office fédéral des routes, Berne, novembre 2006.
- (2) Analyse des effets du réaménagement du centre de Köniz, Daniel Matti / Ueli Haefeli / Sarah Fässler, Interface, Lucerne, 2006.
- (3) Etes-vous satisfaits du nouveau centre?, rapport de synthèse, div., Office des ponts et chaussées du Canton de Berne, Arrondissement d'ingénieur en chef II et Service des transports de Köniz, Berne, 2007.

En ce qui concerne les références (1), (2) et (3) consulter également le site de l'Office des ponts et chaussées du Canton de Berne à l'adresse www.bve.be.ch -> Office des ponts et chaussées -> Modèle bernois.

2^e partie - Bulletin 1/08

Dans notre Bulletin 1/2008 paraîtra la suite de cet article sur les centres de localité sans passages pour piétons. Ce second volet mettra l'accent sur les leçons de l'expérience et sur une démarche qui progresse en s'appuyant sur l'analyse des effets induits.

Espace partagé par tous: une expérimentation de l'Union européenne.

Selon Hans Monderman, chargé de planification du trafic aux Pays-Bas, le temps est révolu où signalisations et réglementations apportaient davantage de sécurité. Au contraire, dit-il, lui qui remporte des succès certains en éliminant les signaux de circulation, les feux tricolores et les marquages au sol. Il préconise la mixité des flux, avec des gens qui tout simplement s'efforcent d'aller leur chemin sans se cogner les uns aux autres. C'est le principe de l'«espace partagé par tous», actuellement testé dans plusieurs villes européennes. La démarche pour la région de Berne va dans le même sens alors qu'elle s'est engagée sans rien connaître des expériences menées par Hans Monderman.

Ce dernier parlera de son travail et des projets européens en cours lors de la Journée technique SVI du 27 mai 2008 à Köniz, qui traitera des nouvelles approches face à la circulation dans les centres de localité. Vous trouverez sur notre site www.velokonferenz.ch l'annonce de ce séminaire, avec programme et indications utiles pour s'y inscrire.

Mitglieder stellen sich vor

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

Metron ist ein unabhängiges Dienstleistungsunternehmen mit den Fachbereichen **Architektur, Raumentwicklung, Verkehr, Landschaft** und **Umwelt**. Planung, Realisierung, Beratung und Forschung gehören zu unserem Tätigkeitsgebiet.

Metron entstand 1965 aus der Überzeugung, dass **ganzheitliche Lösungsansätze** eine **intensive interdisziplinäre Zusammenarbeit** bedingen. Heute beschäftigt Metron rund 120 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus über 30 Berufen.

In der **Verkehrsplanung** entwickeln wir Lösungen für einen attraktiven und sicheren öffentlichen Strassenraum, eine effiziente Verkehrsinfrastruktur und eine nachhaltige Mobilität und Siedlungsentwicklung. Die Berücksichtigung der Interessen aller Verkehrsteilnehmenden steht im Vordergrund, mit dem Ziel, die Koexistenz und die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen Fuss-/Velo- und motorisiertem Verkehr zu fördern. Diese Prinzipien werden unter anderem bei der Entwicklung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten angewendet.

Standort Brugg

Metron AG
Stahlrain 2
Postfach 480
CH-5201 Brugg
T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch

Standort Bern

Metron Bern AG
Effingerstr. 17
Postfach 7265
CH-3001 Bern
T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch

Standort Zürich

Metron Zürich AG
Schaffhauserstr. 34
CH-8006 Zürich
T 044 363 19 68
F 056 460 91 00
info@metron.ch

Tätigkeitsfelder Verkehrsplanung (Auszug):

- Verkehrskonzepte / Richtplanungen / Mobilitätsstrategien
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte
- Fuss- und Radverkehrsplanungen
- Verkehrsberuhigung / Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen
- Verkehrsforschung

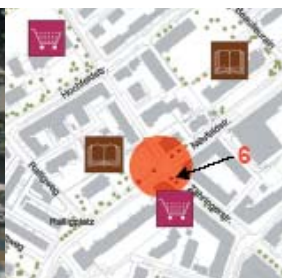


Gemeinde Horw: Flächenhafte Neugestaltung der Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse) zugunsten eines gleichberechtigten Nebeneinanders aller Verkehrsteilnehmenden (2004)



Gemeinde Köniz / Kanton Bern: Betriebs- und Gestaltungskonzept (2005), Das freie Queren ohne Fussgängerstreifen wird heute auch von schwächeren FussgängerInnen selbstverständlich praktiziert. Das Velofahren wird als sicherer eingeschätzt. (Erfolgskontrolle Interface, 2006)

Stadt Bern: Analyse und Bedarfsabklärung von Veloabstellplätzen bei publikumsintensiven Einrichtungen (2006)

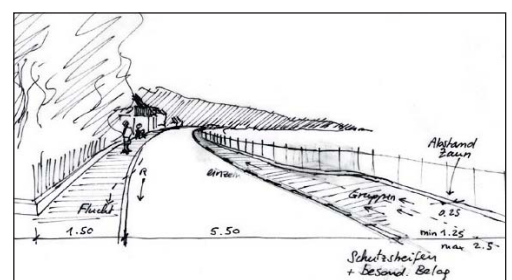


Stadt Zürich: Planung von Velomassnahmen im Rahmen des Projektes Velo 2006 auf innerstädtischen Hauptstrassen (2006)



Stadt Grenchen / Kanton Solothurn: Zentrumsaufwertung mittels Begegnungszone mit Fussgängervortritt, niedrigem Geschwindigkeitsniveau und flächiger Gestaltung (2004)

Landratsamt Bodenseekreis: Entwicklungskonzept für den stark genutzten internationalen Bodenseeradweg zw. Kressbronn u. Sipplingen (2002)



Les membres se présentent

Architecture | Aménagement du territoire | Transports | Paysage | Environnement

metron

L'entreprise Metron propose ses services dans les domaines de l'**architecture**, du **développement territorial**, des **transports**, du **paysage** et de l'**environnement**. La planification, la réalisation, le conseil et la recherche sont nos champs d'activités.

Metron a été fondée en 1965 sur la base de la conviction que des **solutions globales** demandent une **collaboration interdisciplinaire intensive**. Aujourd'hui, près de 120 personnes représentant plus de 30 métiers travaillent pour Metron.

Dans la **planification des transports**, nous développons des solutions pour un espace urbain attractif et sûr, une infrastructure de transports performante et un développement durable de la mobilité et de l'urbanisation. La prise en compte des intérêts de tous les modes de transport est primordiale, l'objectif poursuivi est la coexistence et le respect mutuel entre piétons/cyclistes et trafic motorisé. Ces principes sont entre autre appliqués dans le développement de concepts d'exploitation et d'aménagement.

Brugg

Metron SA
Stahlrain 2
Case postale 480
CH-5201 Brugg
T 056 460 91 11
F 056 460 91 00
info@metron.ch

Berne

Metron Berne SA
Effingerstr. 17
Case postale 7265
CH-3001 Berne
T 031 380 76 80
F 031 380 76 81
bern@metron.ch

Zurich

Metron Zurich SA
Schaffhauserstr. 34
CH-8006 Zurich
T 044 363 19 68
F 056 460 91 00
info@metron.ch

Champs d'activités de la **planification en transports** (extrait):

- Concepts de transports / Plans directeurs / Stratégies de mobilité
- Concepts d'exploitation et d'aménagement
- Planifications piétonnes et cyclistes
- Modération du trafic / Zones 30 / Zones de rencontre
- Recherche sur les transports



Commune de Köniz / Canton de Berne: concept d'exploitation et d'aménagement (2005) - Le comportement des conducteurs est devenu plus attentif et respectueux. (contrôle après réalisation Interface, 2006)

Wabern, commune de Köniz / Canton de Berne: valorisation de la Seftigenstrasse (route cantonale), espace urbain avec qualité de centre, amélioration pour piétons et cyclistes, circulation fluide du TIM et priorité des trams (1997)



Ville de Lenzburg: analyse des conflits et élaboration d'un concept de mesures pour améliorer la sécurité routière des élèves se rendant à pied et en vélo à l'école (2005)



Ville de Winterthur: élaboration d'un catalogue d'exigences pour le stationnement vélo au poste d'aiguillage RailCity (2005)



Régions du Rohrdorferberg-Reusstal et de l'unteres Bünztal, Canton d'Argovie: itinéraire définitif des routes cyclables cantonales (2003)



Mobilitätswoche in Lausanne

Beitrag von Jean-Christophe Boillat, Velobeauftragter der Stadt Lausanne

Die Stadt Lausanne hat aktiv an der diesjährigen Mobilitätswoche teilgenommen, welche im Kanton Waadt unter dem Motto «Eile anders» stattgefunden hat. Rund 40 Aktionen sind so vom 18. bis 22. September 2007 in Lausanne organisiert worden.

Ziele

Die Mobilitätswoche hatte zum Ziel, das Bewusstsein der Bevölkerung zu allen Aspekten der städtischen Mobilität zu stärken. Mit verschiedenen Aktionen wurden Mobilitätsformen als Alternative zur Autobenutzung aufgezeigt. Damit sollten die Stadtbewohner über die Herausforderungen einer nachhaltigen Stadtmobilität sowie der Luftreinhaltung sensibilisiert und informiert werden.

Eile anders

Dieses Jahr wurde die Mobilitätswoche durch einen externen Auftragnehmer organisiert (Plates-Bandes Events und Kommunikation). Die Stadtverwaltung leistete insbesondere bei logistischen Aspekten Unterstützung.

Das visuelle Gewicht wurde auf das Thema des Spiels «Eile mit Weile» ausgerichtet, umgemünzt im Sinne der Mobilitätswoche auf «Eile anders». Dabei wurden fünf thematische Tage organisiert:



Semaine de la mobilité 2007 à Lausanne

par Jean-Christophe Boillat, délégué vélo de la Ville de Lausanne

La Ville de Lausanne a participé activement à l'édition 2007 de la Semaine de la mobilité organisée dans le Canton de Vaud sous le thème de «Hâte-toi autrement». Près de 40 actions ont ainsi été organisées à Lausanne du 18 au 22 septembre 2007.

But

La semaine de la mobilité avait pour but de faire prendre conscience à la collectivité des impacts liés aux déplacements en milieu urbain. Elle s'est articulée autour de plusieurs actions visant à encourager l'usage des modes de transport et de déplacement alternatifs à la voiture particulière ainsi qu'à sensibiliser et informer les citoyens sur les enjeux liés à la mobilité durable en ville et sur les risques liés à la pollution.



Hâte-toi autrement

Cette année, l'organisation de la semaine de la mobilité a été confiée à un mandataire externe (Plates-Bandes événements et communication), avec l'appui des services de la Ville pour les aspects logistiques notamment.

Le visuel retenu était axé sur le thème du jeu «Hâte-toi lentement», transformé pour l'occasion en «Hâte-toi autrement». Cinq journées thématiques ont ainsi été organisées tout au long de la semaine:

Dienstag 18.9. : Mobilitätsbehinderte Personen

Die Lausanner konnten ihre Stadt unter dem Blickwinkel von Personen mit eingeschränkter Mobilität kennen lernen. Pro Infirmis hat ihren neuen Lausanner Ausgangsführer eingeweiht, welcher durch mobilitätsbehinderte Personen empfohlenen Orte enthält.

Mittwoch 19.9.: Schule und Familie

Die Aktion am Mittwoch hatte zum Ziel, Eltern, welche ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren und damit Probleme generieren, darauf zu sensibilisieren. Ebenso wurde ein spezieller Faltprospekt «umweltschonend zur Schule» in den Schulen verteilt, in welchem die Alternativen zum Auto für den Schulweg je nach Alter des Kindes (Pédibus, Kurs für sicheres Velofahren, Benutzung des Öffentlichen Verkehrs) aufgezeigt werden.

Donnerstag 20.9.: Mobilität in den Unternehmen

Am Mobilitätslunch am Donnerstag präsentierten Unternehmen und öffentliche Ämter ihre Zusammenarbeit mit Mobilitäts-Partnern. Die Baudirektion hat ihren Velokurier-Dienst für interne Postzustellung vorgestellt. Am Abend wurde ein runder Tisch organisiert, um Beispiele eines Mobilitätsmanagements in Unternehmen zu zeigen, darunter auch das der Stadtverwaltung Lausanne.

mardi 18: personne à mobilité réduite

Les Lausannois ont pu découvrir leur ville sous l'angle des personnes à mobilité réduite. Pro Infirmis a inauguré son nouveau guide des sorties lausannoises conseillées par des personnes à mobilité réduite.

mercredi 19: écoles et familles

Une action a été organisée pour sensibiliser les parents qui déposent leurs enfants en voiture devant l'école et les problèmes engendrés par cette pratique. Un dépliant spécifique «à l'école sans polluer» a également été distribué dans les écoles pour expliquer les alternatives possibles en fonction de l'âge des enfants (Pédibus, cours de sécurité à vélo, usage des transports publics).

jeudi 20: mobilité d'entreprise

Un lunch mobilité a permis aux entreprises et collectivités de présenter leur collaboration avec des partenaires mobilité. La direction des travaux a présenté son système de coursiers à vélo pour la livraison du courrier interne. Le soir, une table ronde a été organisée pour présenter des exemples de plan de mobilité d'entreprise, dont celui de la Ville de Lausanne.



Freitag 21.9.: Gesundheit und Freizeit

Das Quartier Sévelin hat urbane Sportarten gefeiert, insbesondere mit einem Stadt-Golf-Turnier und einem 100 km-Skatinglauf. Zum internationalen Tag «zu Fuss zur Schule» sind die Pédibus-Kinder mit bunten Ballonen zur Schule gegangen. Für die Familien wurde ein Streifzug zu ungewöhnlichen Orten im Quartier angeboten.

Samstag 22.9.: Lausanne bewegt sich!

Der Öffentliche Verkehr war in den Zonen 11 und 12 des waadtländischen Tarifverbundes gratis - eine gute Gelegenheit daran zu erinnern, dass der Bus oft die beste Möglichkeit darstellt sich in Lausanne fortzubewegen. Auf zwei stark frequentierten Plätzen (place de la Palud sowie place de la Louve) fanden sich zahlreiche Stände zum Thema Mobilität. Abends und nachts war «Eile anders» an der Museumsnacht dabei, hat Velos zur Verfügung gestellt und ein Leitsystem für den Fuss- und Veloverkehr von Museum zu Museum aufgestellt.

vendredi 21: santé et loisirs

Le quartier de Sévelin a fêté les sports urbains avec notamment un tournoi de golf urbain et les 100 km du roller. Pour la journée internationale «A pied à l'école», les enfants des Pédibus ont déambulé avec des ballons colorés jusqu'à l'école et une balade a été proposée à toutes les familles pour découvrir des endroits insolites.

samedi 22: Lausanne se bouge!

Les transports publics étaient gratuits dans les zones 11 et 12 de la communauté tarifaire vaudoise Mobilis, une bonne occasion de rappeler que le bus s'avère souvent la meilleure solution pour se déplacer à Lausanne. De nombreux stands liés à la mobilité étaient présents à la place de la Palud et de la Louve. Durant la soirée et la nuit, «Hâte-toi autrement» s'est invité à la Nuit des musées, avec la mise à disposition de vélos et le balisage d'itinéraires pour se déplacer à pied ou à vélo d'un musée à l'autre.



Mehr Informationen unter
www.lausanne.ch/semainedelamobilite ou
www.semainedelamobilite.ch

Plus d'informations sur
www.lausanne.ch/semainedelamobilite ou
www.semainedelamobilite.ch

Prix Velo 2007

Beitrag von Gregor Zimmermann, IG Velo Schweiz

Die Stadt Chur ist Preisträgerin des «Prix Velo 2007». Der Bündner Kantonshauptort wird mit dem von der IG Velo ausgeschriebenen und mit 10'000 Franken dotierten Preis für die rund um den Bahnhof realisierten wegweisenden Veloinfrastrukturen ausgezeichnet. Anerkennungspreise gehen an PostAuto Graubünden für das Projekt «Flächendeckender Velotransport» und an die Stiftung Veloland Schweiz für das Projekt «Veloland Regional».

Wertschätzung und Motivation: die neuen Zielgrößen der Churer Velopolitik

In Chur sind jeden Tag Hunderte von Radfahrenden unterwegs, viele davon sind Pendler auf dem Weg vom und zum Bahnhof. Die grosse Zahl der Velos führte in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen, vor allem zu völlig überstellten Abstellplätzen, die den Fussverkehr erheblich behinderten. Im Rahmen des Umbaus des Bahnhofes und des Bahnhofplatzes entstehen rund um den Bahnhof Chur 1000 Veloabstellplätze, davon sind 800 überdacht. Die Kapazität wird damit mehr als verdoppelt. Bisher waren rund um den Bahnhof Chur nur rund 400 Veloabstellplätze vorhanden – 150 gedeckte und 250 nicht gedeckte. In ihrer Botschaft zum Projekt bezeichnet die Stadt Chur die Förderung des Velo- und Fussverkehrs und des öffentlichen Verkehrs als die sinnvollste und kostengünstigste Art, die zunehmende Mobilität zu bewältigen. Die Stadt ist überzeugt, mit den neuen Velostationen die bisherigen Probleme bezüglich Platzmangel, Witterungsschutz und Sicherheit beheben zu können. Das neue Angebot ist einerseits ein Zeichen der Wertschätzung an die städtischen Velofahrenden, will sich aber auch als Motivationsspritze für neue Velokunden und -kundinnen verstanden wissen.

Eröffnung Velostation Bahnhofplatz

Mit der Überreichung des „Prix Velo für wegweisende Infrastrukturen“ an die Stadt Chur wurde am 31. Oktober 2007 das Herzstück der neuen Churer Veloabstellplätze, die Velostation Bahnhofplatz, feierlich eingeweiht. Seit 1. November ist sie in Betrieb. Die unterirdische Velostation mit 270 Plätzen grenzt unmittelbar an die Personenunterführung und garantiert damit einen sehr schnellen Zugang zu den Perrons. Die Zufahrt zur Velostation ist möglich über eine befahrbare und überdachte

Prix Vélo 2007

par Gregor Zimmermann, Pro Vélo Suisse

Le Prix Vélo 2007 de Pro Velo Suisse, de 10 000 francs, a été attribué à la Ville de Coire, pour les infrastructures cyclistes exemplaires que le chef-lieu grison a réalisées sur le périmètre de sa gare. Deux prix honorifiques ont aussi été décernés: l'un à Car Postal Suisse région Grisons, pour son projet visant à généraliser le transport des vélos dans les cars, l'autre à la fondation La Suisse à vélo, pour ses itinéraires cyclotouristes régionaux.

Coire: des ambitions nouvelles pour le vélo

A Coire, ils sont chaque jour plusieurs centaines à se déplacer à vélo, dont beaucoup entre leur domicile et la gare. Une telle affluence posait jusqu'à présent des problèmes car, avec seulement 400 places de stationnement offertes (150 sous abri et 250 en plein air), les vélos débordaient constamment des espaces prévus, et gênaient considérablement les piétons. Avec la transformation de la gare et de ses abords, le nombre des stationnements vélo a plus que doublé: 1000 places existent désormais, dont 800 sous couvert. La Ville est convaincue que les nouvelles infrastructures sont la bonne réponse en termes de place disponible, de protection contre les intempéries et de sécurité. Dans leur message accompagnant le projet, les autorités soulignaient d'autre part que, pour faire face à la mobilité croissante, l'option la plus judicieuse et la plus économique consiste à encourager les déplacements à pied, à vélo ou en transports publics. Les nouvelles infrastructures témoignent ainsi d'une double volonté: privilégier les cyclistes dans la ville et séduire de nouveaux adeptes de la petite reine.

Velostation sur la place de la gare

La remise du Prix Vélo, cette «Récompense pour des infrastructures cyclistes d'avenir», a coïncidé, le 31 octobre dernier, avec l'inauguration de ce qui est la véritable épine dorsale du nouveau dispositif: la velostation de la place de la gare en sous-sol, avec 270 places de stationnement, en service depuis le 1^{er} novembre. Elle est contiguë au passage inférieur vers les quais, d'où un accès rapide aux trains. Elle est accessible par une rampe couverte, praticable à vélo, ou, très commodément aussi, par l'un des deux ascenseurs sur le côté de la place de la gare. Le stationnement y est payant: à la journée, ou par abonnements mensuels et annuels très avantageux.

Rampe oder sehr bequem auch mit den beiden Liften auf der Seite des Bahnhofplatzes. Das Parkieren in der Velostation ist kostenpflichtig. Hierfür können Tageseintritte oder sehr günstige Monats- und Jahreskarten gelöst werden. Neben Schliessfächern in der Velostation werden als spezieller Service für die Velofahrenden auch eine Aufladestation für Elektro-Bikes, eine Pumpstation mit Werkzeugen sowie ein Automat für den Bezug von Veloschläuchen angeboten. Zur Sicherheit der Benutzenden wird die Velostation videoüberwacht. Gleichzeitig eröffnete auch die Veloabstellanlage Gürtelstrasse auf der Neustadtseite. Diese überdachte und unbewachte Abstellanlage bietet kostenlos für 300 Velos Platz.

Les cyclistes y trouvent non seulement des casiers à clé, mais aussi des bornes où recharger les batteries des vélos électriques, une pompe à vélo ainsi que quelques outils, ou encore un distributeur automatique de chambres à air. La vélostation est sous vidéosurveillance. Simultanément, 300 nouvelles places de stationnement sous couvert ont été inaugurées à la Gürtelstrasse; gratuites, elles ne sont pas surveillées.



V5 24.09.2003/JK
 (c) Clavuot dipl. Architekt ETH/SWB Gäuggelstrasse 49 CH-7000 Chur

Fotomontage des neuen Velounterstandes, der 70 überdachte Abstellplätze im Zwischendeck des Bhf. Chur umfasst (Bild Stadt Chur)

Photomontage d'un nouvel abri vélos, avec 70 places de stationnement sous couvert, à la gare de Coire. (Photo: Ville de Coire)

Zufahrt zum Bahnhof verbessert

Im Rahmen des Projekts Ausbau Bahnhof Chur werden auch die Zufahrtsmöglichkeiten und -bedingungen für Velofahrende verbessert. Ein Teil der geplanten Massnahmen ist bereits realisiert, andere sind noch in Vorbereitung. Zur Verbesserung der Querung über die Gürtelstrasse wurde in der Fahrbahnmitte ein gepflasterter Mittelstreifen angelegt. Dieser erleichtert den Velofahrenden die Querung der Fahrbahn und ermöglicht ein gesichertes Linksabbiegen zur neuen Veloabstellanlage.

Jury hofft auf einen Umsteigeeffekt

Die Jury hebt in ihrer Begründung hervor, die Abstellplätze seien für die Velofahrenden besonders attraktiv, da auf beiden Seiten der Geleise sowohl zahlungspflichtige als auch Gratis-Parkplätze angeboten werden. Positiv bewertet wird, dass auch in den beiden Velostationen «Bahnhofplatz» und «Gürtelstrasse» preiswerte und äusserst sichere Abstellplätze angeboten werden. «Daneben entstehen aber auch hochwertige, witterungsgeschützte Abstellplätze direkt an den Zugängen zum Bahnhof; so dass von den Abstellplätzen zur Personenunterführung oder zum Busbahnhof nur wenige Meter zu gehen sind», bemerkt die Jury in ihrem Bericht. «Mit 1000 Abstellplätzen, davon 800 überdachten, erstellt die Stadt Chur bezogen auf ihre Grösse eine hohe Anzahl hochwertiger Abstellplätze.»

Anerkennungspreise für PostAuto Graubünden und Veloland Schweiz

Die Jury bezeichnet die Einführung des Velotransportes durch PostAuto Schweiz AG, Region Graubünden, auf allen von ihr betriebenen Strecken als zukunftsweisenden Ansatz für die Förderung des Veloverkehrs. Mit der neuen Strategie richtet sich PostAuto Graubünden nach der Nachfrage und ermöglicht die Mitnahme mit Velotransportträgern an den Fahrzeugen resp. mit Velotransportanhängern. Dass eine ganze Region auf allen Bus-Strecken die Mitnahme des Velos ermöglicht, vereinfacht und vereinheitlicht, steigert die Attraktivität und den Komfort für die Benutzer. Bis anhin galt „Velotransport, ja aber“, also wenn genügend Platz vorhanden ist und die übrigen Reisenden nicht gestört werden. Dies bedeutete für den Nutzer, dass die Mitnahme umständlich und v.a. nicht garantiert war. Der Jury schwebt vor, dass in Zukunft Bund und Kantone den flächendeckenden Velotransport als Standard festlegen und als Bestandteil der Konzessionen definieren. In diesem Sinne könnte das Projekt eine wichtige Vorreiterrolle einnehmen.

Accès améliorés pour la gare

Le projet de réaménagement prévoyait aussi d'améliorer les accès cyclistes à la gare – des améliorations dont certaines sont réalisées, d'autres en passe de l'être. Sur la Gürtelstrasse, une bande pavée au milieu de la chaussée en facilite désormais la traversée et sécurise le tourner-à-gauche en direction du nouveau stationnement vélo.

Le jury espère un transfert modal

Dans l'exposé de ses motifs, le jury souligne l'intérêt particulier des nouveaux stationnements, où les cyclistes se voient proposer de part et d'autre des voies des places aussi bien payantes que gratuites, soit sur la place de la gare soit à la Gürtelstrasse. Il relève en outre que les deux stationnements, à la gare ou à la Gürtelstrasse, offrent des emplacements à prix raisonnable et tout à fait sûrs. Enfin, écrit-il, d'autres emplacements bien situés et à l'abri des intempéries sont offerts à proximité des accès à la gare, à quelques pas seulement des passages inférieurs ou de la gare routière. A ses yeux, en proposant 1000 places de stationnement, dont 800 sous couvert, la Ville de Coire présente une réalisation tout à fait remarquable en regard de sa taille.

Prix honorifiques pour Car Postal aux Grisons et pour La Suisse à vélo

Pour le jury, Car Postal Suisse région Grisons a franchi une étape importante pour l'avenir du trafic cycliste, en généralisant le transport des vélos dans ses cars – que ce soit sur des supports à vélos fixés aux véhicules, ou dans des remorques ad hoc.

Cette nouvelle stratégie, en adéquation avec la demande, rend la vie des usagers plus agréable et plus confortable, puisque le transport des vélos est désormais assuré, facilité et uniformisé sur toutes les lignes de car de toute la région. Ainsi, plus de «transport des vélos: oui mais» – c'est-à-dire si la place le permet, sans gêner les autres voyageurs –; plus de chargement compliqué, plus besoin de se demander si les vélos seront pris ou non. Et le jury d'évoquer ce possible futur dans lequel Confédération et Cantons inscriront la garantie du transport des vélos dans les clauses de toutes les concessions accordées. A cet égard, le projet grison pourrait faire figure de précurseur.



Anerkennungspreisträger PostAuto Graubünden

Prix honorifique pour Car Postal aux Grisons

Im Rahmen des Projektes „Schweiz mobil“ werden die 9 nationalen Velorouten von Veloland Schweiz mit einem Netz regionaler Routen „Veloland Regional“ erweitert. Dieses umfangreiche Erweiterungsprojekt kann in seiner Ausgestaltung sowohl national als auch international als innovativ und vorbildlich bezeichnet werden.

Quant à la fondation La Suisse à vélo, qui a reçu, elle aussi, un prix honorifique, elle a été récompensée pour avoir, dans le cadre du projet «Suisse mobile», développé un réseau d'itinéraire régionaux, parallèlement à ses neuf itinéraires cyclotouristes nationaux. Ce vaste projet apparaît innovant et exemplaire dans sa conception, à l'échelle tant nationale qu'internationale.



SchweizMobil



La Suisse à vélo

Die Jury würdigt die ausserordentliche Leistung der ProjektinitiatorInnen und -mitarbeiterInnen: Sie haben es über viele Jahre durch stetiges, visionäres und qualitätsorientiertes Wirken geschafft, sehr viele, kräftig mitziehende Stellen ins Projekt einzubeziehen und sie für die Umsetzung ihrer Vision zu gewinnen. Initiierung, Koordination, Umsetzung und stetige Weiterentwicklung eines Projektes dieser Grösse und mit so vielen Beteiligten ist eine riesige Leistung.

Le jury relève le travail remarquable accompli par les auteurs et les acteurs du projet qui, pendant des années de travail patient, créatif et soucieux de qualité, sont parvenus à intéresser à leurs idées et à leurs réalisations un grand nombre d'organismes, qui se sont montrés à leur tour très actifs. L'idée, la coordination, la mise en œuvre et le déploiement d'un projet qui implique un aussi grand nombre d'intervenants, tel est l'exploit que le jury tient à saluer.



Pont Rotary bei Ins (Bild: Stiftung Veloland Schweiz)

Pont Rotary à Ins (Photo: fondation La Suisse à vélo)

Der „Prix Velo für wegweisende Infrastrukturen“ wurde von der IG Velo Schweiz dieses Jahr zum zweiten Mal ausgeschrieben und durchgeführt. Er wird unterstützt vom Bundesamt für Strassen (ASTRA), von velosuisse und von der Firma Velopa AG, die «Schweizer Gemeinde» ist Medienpartner.
www.prixvelo.ch

Le Prix Vélo pour des infrastructures cyclistes d'avenir a été mis au concours et décerné par Pro Velo Suisse, cette année pour la deuxième fois. Il bénéficie du soutien de l'Office fédéral des routes (Ofrou), de velosuisse, ainsi que de l'entreprise Velopa AG; la revue Commune suisse est son partenaire médias.
www.prixvelo.ch

