



Громадська організація “Асоціація велосипедистів Києва”

**ОБЛАШТУВАННЯ
ВЕЛОСИПЕДНИХ ПАРКОВОК
В М.КИЄВІ**

Технічні рекомендації

Київ 2007

Ці рекомендації розроблені Асоціацією велосипедистів Києва на основі вивчення практичного досвіду міст з розвинуеною велосипедною інфраструктурою (Лондон, Париж, Амстердам, Сідней, Чикаго) та роботи з документальними джерелами муніципалітетів іноземних міст ("NSW Bicycle Guidelines", "Planning Guidelines for Walking and Cycling", City of Chicago: Bike 2015 Plan, City of Davis, California: Regional Report).

Асоціація велосипедистів Києва рекомендує брати нижчевикладені рекомендації за основу при розробці Правил організації велосипедних парковок та Програми облаштування велосипедних парковок в м. Києві.

Контактна інформація ГО "Асоціація велосипедистів Києва":

Адреса для листування:

вул. Стратегічне Шосе 17, кв 112,
Київ, 03028.

Контактна особа – голова асоціації:

Дмитро Александров,
тел: +38 067 662 98 49,
email: photo@i.com.ua

Зміст:

1	Вступ	4
2	Вимоги до парковочного місця. Вибір місця для парковочного майданчика.....	4
3	Обладнання паркувального майданчика	5
3.1	Паркувальна стійка	5
3.2	Паркувальна збірка	6
3.3	Планування паркувального майданчика	7
4	Об'єкти, при яких вважається доцільним облаштування велопарковок.....	8
4.1	Транспортні об'єкти:.....	8
4.2	Місця роботи:.....	8
4.3	Заклади освіти:.....	8
4.4	Підприємства торгівлі та обслуговування громадян:.....	9
4.5	Житло:.....	9
4.6	Урядові заклади:	9
4.7	Громадські заклади:.....	9
5	Дії, необхідні для облаштування велопарковок в м. Києві	10
5.1	Розробка необхідної нормативної документації:	10
5.2	Визначення місць та кількості розташування велосипедних парковок:	10

1 ВСТУП

Абсолютна більшість поїздок на велосипеді по місту робиться з конкретною метою. Це може бути відвідування магазину, офісу, поїздка на роботу, навчання тощо. В будь-якому такому випадку, поїздка передбачає залишення велосипеда на певний час. Для зручного та безпечного збереження велосипедів за відсутності їхніх власників призначені спеціальні обладнані велопарковочні майданчики. Спеціальне обладнання – це парковочні стійки, до яких велосипед притуляють та прикріплюють замком. Кілька стійок, встановлених з певним проміжком між ними, складають парковочну зборку. Парковочні зборки та проходи між ними складають паркувальний майданчик. За відсутнього браку місця та при потребі в зберіганні великої кількості велосипедів в містах з розвиненою велосипедною інфраструктурою практикується облаштування складних конструкцій, де велосипеди зберігаються в два яруси.

Відсутність, неправильне розташування чи невдала конструкція паркувальних майданчиків призводять до того, що велосипедисти або обирають інший транспорт, або залишають свій велосипед, прикріплюючи його до випадкового нерухомого предмета, що більш-менш підходить для цієї мети – дерева, стовпа, дорожньої огорожі тощо. Подібний спосіб паркування не забезпечує належної безпеки, може створити незручності для інших осіб чи пошкодити предмети, які велосипедист змушений використовувати із вказаною метою.

2 ВИМОГИ ДО ПАРКОВОЧНОГО МІСЦЯ. ВИБІР МІСЦЯ ДЛЯ ПАРКОВОЧНОГО МАЙДАНЧИКА.

Розрізняють три категорії користувачів велопарковок, які висувають свої вимоги до цих об'єктів.

Першу категорію складають особи, що залишають свій велосипед на термін до двох годин орієнтовно. До такої категорії належать покупці магазинів, відвідувачі офісів, кур'єри тощо. Для зазначених осіб оптимальне розташування парковки – це якомога ближче до входу до потрібної їм будівлі (до 20 м). Якщо на об'єкті є кілька будівель або кілька входів, відкритих для відвідувачів, рекомендується розсередити парковочні місця так, щоб вони обслуговували всі наявні входи.

Рекомендується розташовувати паркувальні місця на видноті – якщо велосипедисти не будуть знати про наявність парковки, вони нею не користуватимуться. Місце, обране для парковки, має бути людяним, що убезпечить велосипеди від крадіжки або хуліганських дій.

Другу категорію складають особи, що паркують велосипед на термін від двох годин до доби. Це співробітники організацій, що приїхали до себе на роботу, студенти, школярі, а також люди, що використовують велосипед як проміжний транспорт (наприклад, для під'їзду від дому до найближчої станції метрополітену та навпаки). Вони пред'являють вищі вимоги до захищеності стоянки від кліматичних впливів та злочинних замахів. Водночас, за цих умов парковка може бути розташована на дещо більшій відстані від місця призначення.

Рекомендується розміщувати парковки для цієї категорії користувачів в радіусі 200 м від місця призначення їхніх поїздок. Як правило, ці люди готові пройти таку відстань за умови, що велосипед залишений у безпечному місці. Не менш як 50% паркувальних місць для цієї категорії користувачів мають перебувати під

накриттям. Достатній для такої парковки рівень безпеки може бути забезпечений, якщо вона знаходиться під наглядом охоронця, камери відеоспостереження або на території з обмеженим доступом.

Третя категорія користувачів велопарковок – особи, яким потрібне місце для постійного зберігання свого велосипеда. Це місце мусить гарантувати цілковиту ізоляцію велосипеда від кліматичних впливів, крадіжки та розукомплектування. Таким місцем може служити вуличний бокс (так званий велогараж), або, в приміщенні – залізна шафа, що замикається. На відміну від двох попередніх категорій, ці об'єкти використовуються виключно їх власниками, тому в цих рекомендаціях не розглядаються.

Належне освітлення паркувального майданчика сприяє безпеці як велосипеда, так і самого велосипедиста.

В усіх випадках не рекомендується розташовувати велопарковку у фізично або візуально ізолюваному місці, оскільки вона може стати ціллю для злодіїв та, з огляду на вказане, не буде використовуватися велосипедистами за призначенням. Крім того, велопарковка не має ускладнювати рух пішоходів (у т.ч. інвалідів) і автомобілів. Необхідно виключити ризик пошкодження припаркованих велосипедів автомобілями, що маневрують.

3 ОБЛАДНАННЯ ПАРКУВАЛЬНОГО МАЙДАНЧИКА

3.1 Паркувальна стійка

Паркувальна стійка має відповідати таким вимогам:

- 1) Утримувати велосипед за раму у вертикальному положенні у двох точках;
- 2) Не дозволяти керму повертатися;
- 3) Допускати можливість прикріплення рами, одного або двох коліс замком (замками);
- 4) Утримувати велосипеди з нестандартною конфігурацією рами («дамська» або однотрубна рама).



Неправильна модель велопарковки

Старі конструкції паркувальних стійок, що утримують тільки колесо, не рекомендуються для використання, оскільки:

- випадковий поштовх може спричинити падіння велосипедів;
- вказані конструкції не гарантують прийнятний рівень захисту від викрадання, оскільки прикріплення до них коліс та рами викликає великі труднощі.

Стойка має бути побудована та закріплена таким чином, аби її було неможливо зруйнувати або демонтувати за допомоги загальноновживаних ручних інструментів.

Найпростіша та найбільш технологічна конструкція, що відповідає усім викладеним вимогам – арка, тобто труба, вигнута у вигляді перевернутої літери «U». Рекомендуються такі розміри паркувальної арки: діаметр труби – 40 мм, висота надземної частини – 800 мм, довжина – 300-700 мм, радіус закруглення – 250 мм. До такої арки прикріплюється два велосипеди, паралельно до її площини.

Разом з цим, будь-яка інша конструкція, що задовольняє цим вимогам, може бути використана, що відкриває простір для дизайнерських рішень. Зокрема, паркувальні місця можуть бути розташовані вздовж стін будівель чи вздовж огорож. У цьому разі замість стійок достатньо встановити деталі, до яких можна прикріпити велосипед.

Основу стійки виконують у залежності від способу встановлення. Це може бути кріплення болтами у дюбель з подальшою фіксацією головок болтів зваркою, бетонування тощо. Також практикується конструктивне об'єднання кількох стійок в блок. Якщо він достатньо великий та важкий, додатково прикріпляти його до землі не обов'язково.



Правильна модель велопарковки

3.2 Паркувальна збірка

Паркувальна збірка – кілька паркувальних стійок, з'єднаних спільною основою або прикріплених до однієї поверхні з регулярними проміжками. Збірка має допускати легкий і незалежний доступ до кожного велосипеда. Для того, щоб відповідати цій умові, стандартні аркові стійки мають бути розташовані з інтервалом не менше 750 мм. Це дозволяє прикріпити до кожної зі стійок по два велосипеди, розвернувши їх в різні боки.

В разі, якщо через особливості конструкції конкретного велосипеда це виявиться неможливим, один із них можна буде поставити зі зміщенням вперед або назад. Якщо відстань між стійками буде меншою за зазначену, велосипедисти будуть відчувати незручності при парковці. Практично це означає зменшення місткості парковки на 50% проти проектної.



Велопарковка в Лондоні

Паркувальні збірки у вигляді хвилеподібної труби також не рекомендуються – велосипедисти часто використовують їх як більш привичні стійки-арки, в той час, як конструктори передбачають, що велосипед має бути поставлений перпендикулярно до труби. Але в цьому разі він не спирається на стійку двома точками, що створює ризик його падіння.

3.3 Планування паркувального майданчика

Планування велопаркувального майданчика має передбачати, окрім паркувальних зборок, достатні проходи між рядами припаркованих велосипедів. Передбачаючи максимальну довжину велосипеда в 180 см, ми маємо залишити між їх рядами прохід шириною не менш як 120 см. Цього достатньо для руху однієї людини, що веде велосипед. В разі, якщо багато користувачів одночасно паркують або забирають назад свої велосипеди, може виникнути потреба в розширенні проходу до 180-200 см. Така ситуація типова, наприклад, для парковок в навчальних закладах

Великі парковки зі значним обігом велосипедів повинні мати більше ніж один вхід. Це допоможе спростити рух велосипедистів та пішоходів.

Паркувальні майданчики, наскільки це можливо, мають бути захищені від опадів. Найпростіше рішення в цьому плані – розмістити парковку біля стін будівлі і звести над нею навіс. Він дозволяє утримувати велосипед, особливо сідло, в сухості. Найкращий захист забезпечує навіс над парковкою, якщо його висота по кромці перебуває в межах 210-250 см.



Монтаж нової велопарковки в центрі Брюсселя

При плануванні велопарковки необхідно передбачити достатньо місця для того, аби, не створюючи перешкоди іншим учасникам руху, велосипедисти могли спішитися, розвантажити свої велосипеди, а від'їжджаючи – завантажити багаж та почати рух.

4 ОБ'ЄКТИ, ПРИ ЯКИХ ВВАЖАЄТЬСЯ ДОЦІЛЬНИМ ОБЛАШТУВАННЯ ВЕЛОПАРКОВОК

Іноземні джерела рекомендують облаштування велопарковок поблизу таких категорій об'єктів:

4.1 Транспортні об'єкти:

- Залізничні станції, вокзали;
- Станції міжміських та приміських автобусів;
- Станції метрополітену та швидкісного трамваю;

4.2 Місця роботи:

- Офіси, бізнес-центри;
- Промислові підприємства та склади.

4.3 Заклади освіти:

- Середні школи;

- Професійні закладі освіти;
- Курси підвищення кваліфікації;
- Вищі заклади освіти.

4.4 Підприємства торгівлі та обслуговування громадян:

- Магазины;
- Ринки;
- Супермаркети;
- Майстерні, ательє та ін.;
- Медичні заклади (у т.ч. приватні);
- Бари і ресторани;
- Заклади громадського харчування;
- Театри і кінотеатри;
- Концертні зали;
- Туристичні центри та місця, популярні серед туристів.

4.5 Житло:

- Багатоквартирні житлові будинки;
- Гуртожитки;
- Мотелі і кемпінги;
- Котеджні селища з обмеженим доступом.

4.6 Урядові заклади:

- Будівлі муніципальних органів;
- Офіси служб соціального захисту, зайнятості;
- Поліцейські відділки;
- Суди.

4.7 Громадські заклади:

- Поштові відділення;
- Бібліотеки;
- Музеї;
- Плавальні басейни;
- Розважальні та спортивні центри;
- Парки та сквери;
- Місця громадських зборів;
- Лікарні;
- Оздоровчі центри (поліклініки);
- Культурні заклади;
- Цвинтарі.

В цих джерелах містяться рекомендації про кількість паркувальних місць, потрібних для різних категорій міських об'єктів. Але ці данні сильно відрізняються від джерела до джерела, і, мабуть, відбивають ступінь популярності велосипеда в різних містах. Тому ми не вважаємо за можливе наводити ці данні тут.

5 ДІЇ, НЕОБХІДНІ ДЛЯ ОБЛАШТУВАННЯ ВЕЛОПАРКОВОК В М. КИЄВІ

5.1 Розробка необхідної нормативної документації:

- 5) На основі викладених технічних рекомендацій розробити міський стандарт з облаштування велопарковок, затвердити його та видати для загального користування;
- 6) Розробити простий порядок узгодження встановлення велопарковок для власників та орендарів різноманітних об'єктів (магазини, кафе, розважальні та спортивні центри тощо). Чинні на даний момент норми вимагають внесення змін до паспорта фасаду будівлі, що є надто складною процедурою;
- 7) Розробити та прийняти Програму облаштування велосипедних парковок в м. Києві, в якій визначити перелік об'єктів у комунальній та приватній власності, що мають бути обладнані велопарковками;
- 8) Включити в містобудівні вимоги положення, що зобов'язують передбачати місце та обладнання для велосипедів в нових житлових будинках та в тих, які піддаються капітальному ремонту, а також у бізнес-центрах.

5.2 Визначення місць та кількості розташування велосипедних парковок:

- 9) Скласти списки місць облаштування велосипедних парковок в кожному районі міста за такими категоріями:
 - a) муніципальні органи та органи державної влади;
 - b) заклади торгівлі та громадського обслуговування;
 - c) заклади громадського харчування;
 - d) спортивні та розважальні заклади;
 - e) ринки;
 - f) інші місця з великою циркуляцією людей (центральні вулиці, станції метро, авто- та залізничні станції);
 - g) бізнес-центри, офіси;
- 10) Скласти схеми розташування кожної велосипедної стоянки, узгодити місця розташування та конструкцію стоянок з громадськими організаціями велосипедистів (для уникнення ситуацій, коли стоянка не буде використовуватися через розташування в ізольованому місці або недотримання норм планування майданчику).