

**Концепция
развития велосипедного транспорта
в городе Симферополь**

Симферополь 2013

Введение

1. Общая информация о Симферополе

- 1.1. Внешние автомобильные дороги и автотранспорт.
- 1.2. Городской пассажирский транспорт.
- 1.3. Легковой транспорт.
- 1.4. Улично-дорожная сеть города.
- 1.5. Высшие учебные заведения.
- 1.6. Туристическая деятельность.
- 1.7. Малое предпринимательство.
- 1.8. Архитектурно-плановая организация территории.
- 1.9. Охрана культурного наследия города.

2. Предпосылки развития велотранспорта в Симферополе.

- 2.1. Влияние автотранспорта на состояние окружающей среды в центральной части Симферополя.
- 2.2. Влияние велотранспорта на развитие социальной сферы и экономики.

3. Цели и задачи концепции развития велосипедного транспорта в Симферополе.

- 3.1 Популяризация велотранспорта в Симферополе.
- 3.2 Строительство объектов велосипедной инфраструктуры.

Введение

Симферополь - административный, промышленный, научный и культурный центр Автономной Республики Крым.

Является центром Симферопольского района, не входит в его состав и является городом республиканского подчинения.

Расположен в центре Крымского полуострова, в предгорном Крыму, в ложбине, образованной пересечением межгорной долины между Внешней и Внутренней грядями Крымских гор и долины реки Салгир.

Симферополь делится на Киевский, Железнодорожный и Центральный районы. В процессе роста к городу постоянно присоединяли близлежащие сёла, ныне составляющие многие микрорайоны Симферополя. Население города Симферополя в 2012 году составило - 335 582 человека.

В Симферополе находятся проспекты (3), шоссе (2), улицы (662), бульвары (2), переулки (227), проезды (25), заезды (3), спуски (4), тупики (15), а также площади (8).

Главной улицей города является проспект Кирова. Длиннейшая улица — Киевская (6,2 км).

1. Общая информация о Симферополе.

1.1. Внешние автомобильные дороги и автотранспорт.

Положение Симферополя в общей дорожно-транспортной сети Украины позволяет отнести его к одному из наибольших транспортных узлов.

Именно здесь пересекаются основные транспортные потоки Крымского полуострова, расположен центральный аэропорт Крыма и основные пассажирская и грузовая железнодорожные станции.

Внутригородские, пригородные и междугородние пассажирские и грузовые перевозки Симферополя обслуживает довольно мощный транспортный комплекс, инфраструктура которого включает ряд сооружений внешнего транспорта (автомобильного, железнодорожного, воздушного), сеть железных и автомобильных дорог государственного местного значения, магистральная уличная сеть города и сеть городского пассажирского транспорта.

Автомобильные дороги и автотранспорт играют значительную роль в обеспечении внутренних пассажирских и грузовых перевозок.

К Симферополю подходят 5 дорог государственного значения, а также дороги местного значения.

Особенностью Симферополя как транспортного узла является тот факт, что значительную часть в транспортном потоке, который подходит к городу, составляет транзит.

Весомая часть транзитного легкового автотранспорта проходит через город, в то же время ощутима и доля грузовых автомобилей, проходящих через город.

Внешние автобусные пассажирские перевозки осуществляются из трех автостанций и автовокзала.

1.2. Городской пассажирский транспорт.

Существующая транспортная схема Симферополя включает линии автобусного и троллейбусного движения. Значительную роль в обеспечении городских перевозок играет троллейбусный транспорт.

1.3. Легковой транспорт.

По данным ГАИ в Симферополе зарегистрировано 68400 легковых автомобилей.

Легковые автомобили индивидуального пользования хранятся собственниками на автостоянках, в гаражных кооперативах, а также по месту проживания собственников на территории индивидуальной жилой застройки.

В городе выделено 1490 парковочных мест, общей площадью 15708,9м².

1.4. Улично-дорожная сеть города.

Существующая магистральная сеть Симферополя имеет четко выраженную радиальную структуру, сформированную магистралями общегородского значения, такими как ул. Киевская, ул. Севастопольская, проспект Победы, проспект Академика Вернадского, проспект Кирова. Направления этих магистралей совпадают с направлениями внешних автодорог на Харьков, Евпаторию, Феодосию, Ялту, Севастополь, которые подходят к городу.

Также северо-восточную часть города охватывает объездная дорога. Таким образом, основой сети являются два диаметра в виде полукольцевой магистрали.

Первый из диаметров – Харьковское шоссе – улица Киевская – проспект Академика Вернадского – Ялтинское шоссе – проходит в направлении с северного запада на юго - восток по касательной к городскому центру, соединяя отдаленные районы города между собой и с центром города.

Кроме того, в настоящее время по этой магистрали проходят мощные транзитные потоки пассажирского, легкового, а на некоторых участках и грузового транспорта.

Второй диаметр, Феодосийское шоссе – проспект Победы - проспект Кирова – улица Севастопольская, проходит с северного востока города через его центр на южный запад, выполняя на участке проспекта Кирова функцию главной улицы города. Он соединяет отдаленные жилые районы по улице Севастопольской и проспекту Победы, как между собой, так и с центром города, обеспечивая пропуск внутригородского и транзитного транспорта. На участках проспекта Победы и улицы Севастопольской проходит грузовой автотранспорт.

Соединяет эти 2 диаметра полукольцевая магистраль улица Кечкеметская. Улица Гагарина, а также участок объездного кольца города выполняют функцию связи периферийных районов города с общегородскими магистралями, а также пропуска транзитного легкового и грузового движения в обход центра города или города вообще.

Длина магистральной сети (без объездной дороги) составляет 125,6 км, существующая плотность магистральной сети в среднем по городу составляет 1,9 км/км. Магистральная сеть центральной части города характеризуется прямоугольной сетью улиц с её частыми пересечениями (в среднем через 100-150м), что отрицательным образом сказывается на режиме движения транспорта, вызывая его задержки на перекрестках, затрудняя организацию движения, снижая скорость. На некоторых участках скорость движения транспортных потоков падает до 10 км/ч.

В районах периферийной старой застройки сохранилась сеть извилистых, узких, неупорядоченных улиц, которые не приспособлены для пропуска по ним транспорта.

Уличная сеть районов с малоэтажной застройкой (вдоль улиц Севастопольской, Куйбышева и т.д.) также характеризуются частой прямоугольной сетью улиц, многие из которых не имеют твердого покрытия.

По данным исследования интенсивности транспортного движения Симферополя, проведенным институтом «Днепромисто» в 2004 году, на некоторых участках интенсивность движения транспорта в час пик по проспекту Победы достигает 3300 приведенных единиц в час в одном направлении, по проспекту Кирова – 2800, по улице Севастопольской – 2900. Состояние ухудшается с наступлением курортного сезона, когда объем транспортных потоков, среди которых довольно большая часть транзита, увеличивается на 20-30%.

1.5. Высшие учебные заведения.

Город Симферополь является значительным образовательным центром, который готовит высококвалифицированных специалистов для АР Крым и Украины. В городе сосредоточено 17 учебных заведений и филиалов III-IV уровней аккредитации, 18 учебных заведений и филиалов I-II уровней аккредитации в которых в 2003/2004 учебном году на дневных отделениях обучалось порядка 35 тысяч студентов. Кроме того, в городе функционирует 7 ПТУ, где обучается порядка 5 тыс. учеников.

1.6. Туристическая деятельность.

Симферополь является «воротами» Крыма, большим транспортным узлом по приему отдыхающих, через который прибывает более 80% отдыхающих в Крым, откуда происходит их распределение в места отдыха и туризма.

Основной целью туристов при посещении Крыма является отдых (в среднем 60%), лечение (13,8%), спортивно-оздоровительный туризм (8,4%), конгресийный туризм (10%).

Деловой (конгресийный) туризм в Симферополе связан в основном с его административной ролью, обучением и переподготовкой, повышением квалификации кадров, а также международным сотрудничеством.

В то же время «внутренний» туризм в городе развит слабо. Эпизодично (по желанию иностранных туристов) проводятся экскурсии в Неаполь Скифский и смотровые экскурсии по городу. Симферополь – город с богатой историей, место сосредоточения исторических и культурных памятников, имеет

потенциал для развития кратковременного экскурсионно-познавательного туризма.

1.7. Малое предпринимательство.

Основными видами деятельности предприятий малого бизнеса является торговля и сфера обслуживания – 37,9%.

На долю предприятий, которые производят промышленную продукцию, приходится 14%, предприятия строительства - 11%, социального обеспечения и охраны здоровья – 6%.

1.8. Архитектурно-планировочная организация территории.

Территория города в его нынешних границах составляет 10741,0 га.

Ретроспективный анализ исторических этапов планирования и застройки города, а также градостроительной композиции позволяет сделать вывод об отсутствии единой планировочной структуры города. Сформированная планировочная структура города не соответствует как современным, так и перспективным требованиям, и нуждается в значительных изменениях и усовершенствовании.

1.9. Охрана культурного наследия города.

В городе имеется ряд памятников архитектуры, культуры, истории и археологии, которые имеют ценность для города. Среди памятников - 7 имеют статус национального значения:

1. Городище Неаполь Скифский, некрополи III в. до н.э. - III в. н.э.;
2. Усадьба П.С. Палласа, конец XVIII в. - начало XIX в.;
3. Комплекс загородного дома Н.С. Воронцова, дом 1826г.;
4. Бывший странноприемный дом А.С. Таранова-Билозерова, 1822-1826г.;
5. Бывший дом Мюльгаузена, 1878г.;
6. Дом, в котором работал Н.И. Пирогов, вторая половина XIX в.;
7. Памятник К.А. Тренину, 1960г.

2. Предпосылки развития велотранспорта в Симферополе.

2.1. Влияние автотранспорта на состояние окружающей среды в центральной части Симферополя.

В Симферополе недостаточно уделяется внимания влиянию автотранспорта на состояние окружающей среды и жизнедеятельность жителей города. Особенно это касается центра города, где наблюдается перенасыщенность транспортных средств.

Одной из острых экологических проблем настоящего времени является загрязнение атмосферного воздуха. В больших городах, в том числе и в городе Симферополе, к числу основных источников загрязнения атмосферного воздуха относится автотранспорт. Отходящие газы двигателей содержат сложную смесь из более двухсот компонентов, среди которых немало канцерогенов. Вредные вещества поступают в воздух практически в зоне дыхания человека. Поэтому автомобильный транспорт следует отнести к наиболее опасным источникам загрязнения.

Выбросы автотранспорта преобладают над выбросами от стационарных источников, и уровень загрязнения воздуха превышает нормативы предельно допустимых концентраций. В связи с этим проблема снижения негативного воздействия автотранспорта на здоровье людей, воздушный и водный бассейны, растительный и животный мир, почвы весьма актуальна.

Сегодня очень остро стоит проблема городского транспорта. Транспортные потоки растут вместе с ростом города из-за стихийного, не подчинённого рациональному планированию размещения жилых и промышленных зон. Распространение пригородного образа жизни ведёт к увеличению числа частных автомобилей. Их потоки, затопляющие уличную сеть (отнюдь на них не рассчитанную), делают передвижение по городу в часы «пик» гораздо медленнее.

2.2 Влияние велотранспорта на развитие социальной сферы и экономики.

Развитие велотранспорта является необходимой составной частью экономической, финансовой и налоговой, транспортной, территориально-планировочной, экологической политики, политики в области здравоохранения и туризма.

При этом велосипед рассматривается как полноценное транспортное средство с точки зрения транспортной политики.

На современном этапе развития мировой экономики велотранспорт для большинства развитых стран является важным видом внутреннего транспорта, который играет важную роль в обеспечении социального развития и замещения автомобильного транспорта в процессе перемещения населения внутри городских образований и в пригородных поездках.

Массовое применение велотранспортных средств влечет за собой изменения во многих секторах экономики и в социальной сфере, в ситуации на рынке труда, в градостроительной политике, в организации розничной торговли, отдыха, в других аспектах жизни общества.

Правительства Европейских стран делают ставку на широкий спектр мер, в которые вовлечены различные области политики и которые разрабатываются в интенсивном диалоге с местными органами власти.

Поддержку этому новому направлению действий также обеспечивает развитие экологической сознательности в западном обществе и в значительной степени обусловленный ею выбор транспортного средства. Правительство каждой страны исходит из того, что совершеннолетний гражданин ответственно относится к формированию своего транспортного поведения.

В настоящее время в наиболее развитых странах количество велосипедов намного превышает численность автомобильного транспорта, и количество велопоездок непрерывно возрастает. В большинстве развитых стран велотранспорт развивается темпами, превосходящими темпы развития автомобильного транспорта.

Так, в Германии ежегодно продается 4,5 миллиона велосипедов.

Этому росту способствуют их объективные преимущества, дружелюбность по отношению к природе, потребность в сравнительно низких вложениях, дополненные значительным прогрессом в области дорожного строительства велотранспортных сетей и конструкций велотранспортных средств, а также в связи с широким распространением представления о здоровом образе жизни. В практике развитых зарубежных стран установлена тенденция: рост качества жизни и состояния здоровья населения соответствуют средним темпам роста объёмов перевозок велотранспортом, превышая при этом темпы роста объёмов перевозок на других видах транспорта.

Массовое применение велотранспортных средств повлекло за собой изменения в ряде секторов экономики и в социальной сфере, в градостроительной политике, в организации отдыха, в других аспектах жизни общества.

При этом процесс развития велотранспорта принял, по существу, повсеместный характер. В настоящее время в наиболее развитых странах, например, в Германии, количество перевозок с использованием велотранспорта достигает 20% от всего объема пассажирских перевозок.

В Нидерландах доля велосипедного сообщения в целом по стране составляет 27%.

В Копенгагене на работу на велосипеде ездят 27% трудящихся, и правительство Дании намерено в ближайшие годы увеличить их долю до 40%.

В Лондоне благодаря специальной программе и выделению 100 млн. фунтов планируется пересадить на велосипеды к 2012 году до 10% населения. Эти средства пойдут на адаптацию дорог под велосипедное движение и субсидирование их проката населению.

По данным министерства транспорта, ежегодно на общественный транспорт в Германии выделяют 7,5 миллиардов евро - из них 110 миллионов (1.5%) уходит на улучшение условий передвижения на велосипедах.

Велотранспорт создает целый спектр преимуществ.

Он обеспечивает:

- мобильность для всех, вне зависимости от возраста и дохода;
- способствует укреплению здоровья;
- не требует существенных затрат и выгоден экономически;
- экологичен, не производит шума и не требует больших площадей для

передвижения и парковок.

Привлекательные возможности велосипедного сообщения повышают туристические возможности городов.

Признавая серьезность негативных аспектов процесса автомобилизации:

- увеличение потерь от дорожно-транспортных происшествий (ДТП),
- возникновение необратимых экологических последствий

автомобилизации,

– возникновение коллапса в наиболее загруженных сегментах автодорожных сетей, транспортная политика стран ЕС, США и других развитых стран нацелена на сбалансированное развитие различных видов транспорта, повышение роли общественного и индивидуального велосипедного транспорта, выделение приоритетных полос движения автобусов и велотранспорта, строительство велодорожек, организацию велопарковок.

В странах ЕС значительная доля в объеме перевозок мелких грузов выполняется велотранспортом, относящимся к так называемому транспорту общего пользования.

Так, его доля в объеме перевозок мелких грузов в Великобритании составляет около 10%, в Германии на малые расстояния (до 15 км) коммерческим велотранспортом доставляется около 30% небольших грузов (пицца, почта, посылки, мелкие заказы), а на ближние расстояния (до 5 км) - до 40%. В указанных странах в осуществлении пассажирских перевозок ведущее место принадлежит личным легковым автомобилям (до 80% от всего объема), однако за последние годы из-за перегруженности дорог легковым

автотранспортом принимаются меры по преимущественному развитию общественного и велосипедного транспорта.

Важный аргумент в пользу велосипеда: он движется по городу со средней скоростью 17 километров в час и объезжает любые пробки, а средняя скорость автомобиля составляет 25 км и в часы пик не превышает 13 километров в час.

Количество поездок на велосипеде в Европе непрерывно растет.

В Копенгагене на работу на велосипеде ездят 27% трудящихся, и правительство Дании намерено в ближайшие годы увеличить их долю до 40%.

В Лондоне благодаря специальной программе и выделению 100 млн. фунтов планируется пересадить на велосипеды к 2012 году до 10% населения. Эти средства пойдут на адаптацию дорог под велосипедное движение и субсидирование их проката населению.

По данным министерства транспорта, ежегодно на общественный транспорт в Германии выделяют 7,5 миллиардов евро - из них 110 миллионов (1.5%) уходит на улучшение условий передвижения на велосипедах.

В результате широкого использования велотранспорта представляется возможным достичь важных результатов, к числу которых следует отнести:

1. Снижение необходимости в наращивании общественного транспорта, обусловленное растущей долей личного велотранспорта в перевозках, в частности, во внутрирайонном и межрайонном сообщении, что одновременно позволяет увеличить возможность более свободного передвижения населения;

2. Ослабление затруднений, связанных с организацией городской среды в связи с частичным замещением потребности в автомобильных поездках и автостоянках;

3. Сокращение в городе значительных помех и заторов в дорожном движении;

4. Снижение негативного влияния на окружающую среду из-за вредных выбросов и шума от личного автотранспорта;

5. Значительное сокращение дорожно-транспортных происшествий, основную часть участников которых составляют владельцы личных автомобилей.

6. Сохранение и приобретение здоровья жителями города, сокращение последствий гиподинамии населения, снижение смертности от сердечно-сосудистых заболеваний.

3. Цели и задачи концепции развития велосипедного транспорта в Симферополе.

Концепция имеет целью обеспечить реализацию комплекса мер, направленных на создание системы велосипедного транспорта в Симферополе, интегрированной с остальными видами транспорта.

Для достижения указанной цели необходимо сформировать стратегию развития велосипедного транспорта в Симферополе на основе решения комплексных задач по следующим направлениям:

1. Проведение комплекса мероприятий, направленных на увеличение числа пользователей велотранспорта, а также всесторонняя популяризация велотранспорта в Симферополе, создание позитивного имиджа велосипедиста, поощрение поездок на велосипеде.

2. Строительство объектов велосипедной инфраструктуры.

3.1 Популяризация велотранспорта в Симферополе.

3.1.1 Количество велосипедистов.

На момент написания данной Концепции отсутствуют точные данные о количестве велосипедистов в Симферополе.

Основываясь на косвенных данных, а именно о количестве участников велосипедных сообществ Симферополя в социальной сети ВКонтакте, и участников велопробегов, их количество может колебаться от 400 до 500 активных велосипедистов.

Кроме того, в этой цифре следует учитывать от 150 до 200 велосипедистов, занимающихся различными видами велоспорта на профессиональном и любительском уровне.

С целью получения приблизительных данных о распределении категорий велосипедистов в Симферополе, в сообществе посвященном развитию велотранспорта в Симферополе, в социальной сети ВКонтакте был организован опрос.

По результатам опроса, в котором приняло участие 317 человек, используют велосипед каждый день – 60 человек (18,9%), катаются по выходным – 63 человека (19,9%), занимаются велоспортом – 8 человек (2,5%), готовы пересесть на велосипед при наличии велоинфраструктуры – 138 человек(43,5%), никогда не будут пользоваться велосипедом – 48 человек (15.1%).

3.1.2 Образ велосипедиста в массовом сознании.

Основываясь на косвенных данных об общественном мнении, можно заключить, что образ велосипедиста в массовом сознании горожан представляет собой образ спортсмена - экстремала, использующего горный велосипед - двухподвес или спортсмена на шоссейном профессиональном велосипеде высокого уровня и находящегося в возрасте от 15 до 25 лет.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что велосипед в Симферополе не ассоциируется у большинства горожан с транспортным средством, предназначенным для ежедневного использования при поездках по городу на

короткие расстояния с деловыми и личными целями всеми категориями граждан

3.1.3 Мероприятия в рамках популяризации велотранспорта.

В данных условиях, представляется необходимым разработать комплекс мероприятий по популяризации велотранспорта в городе, формированию позитивного образа велосипедиста как образа современного горожанина, использующего велосипед регулярно в повседневной жизни.

Велопробеги.

Одним из основных мероприятий, позволяющих наиболее полно донести до большинства горожан идею велосипедизации, является проведение массовых городских велопробегов. В процессе велопробега его участники знакомятся, обмениваются опытом, формируют группу велоактивистов города.

Кроме того, другие жители, наблюдая велопробег, видят его поддержку со стороны определенной группы горожан, властей, средств массовой информации и это определенным образом влияет на изменение сознания в отношении велосипеда положительным образом.

Издание и распространение городской велокарты.

С целью пропаганды велосипеда представляется необходимым разработка и издание велосипедной карты города, с нанесенными основными веломаршрутами.

Веломаршрут - это маршрут движения велосипедистов, проложенный в данном случае по городу, с учетом максимальной безопасности движения велосипедистов, функциональности движения и живописности маршрута. Следует отметить, что веломаршрут не обязательно предусматривает передвижение по велодорожкам и велополосам, но должен прокладываться с учетом максимального удобства для движения велосипедистов.

С целью популяризации велосипедного транспорта в городе и привлечения велотуристов в Симферополе предлагается разработать основной велосипедный маршрут, предназначенный для движения в направлении от железнодорожного вокзала до ботанического сада Таврического Национального Университета им. Вернадского.

Кроме того, предлагается проложить несколько второстепенных маршрутов, примыкающих к основному.

В данном случае предложено три вспомогательных маршрута: по территории парка им. Гагарина (зеленый маршрут), маршрут через центральную часть города, до парка им. Тренева (фиолетовый маршрут), маршрут на плато Петровских скал, к городищу Неаполь Скифский (голубой маршрут).

В данном случае, вышеуказанные маршруты проложены с точки зрения туристической привлекательности.

В будущем представляется возможным проложить необходимое количество маршрутов по другим частям города.

Все перечисленные маршруты предлагается нанести на специальную велокарту Симферополя, с указанием протяженности и характера рельефа каждого маршрута.

Кроме того, указать места пересечения с автомобильными дорогами, расположение светофоров и пешеходных переходов.

На карту также нанести пиктограммы магазинов, велосервисов, спортивных магазинов, музеев, а также основных городских достопримечательностей.

Основные достопримечательности представить на карте с обратной стороны в виде фотографий и краткого описания.

Данную велокарту можно бесплатно предоставлять велотуристам в информационно – справочном туристическом центре на железнодорожном вокзале, а также горожанам в веломагазинах города и при проведении массовых велопробегов.

Электронную версию карты разместить на Интернет – ресурсах, ответственных за популяризацию туристического образа Крыма и города.

Это будет способствовать популяризации велосипеда в Симферополе, а также позволит заявить о намерении развивать велотранспорт в городе в соответствии с общемировыми тенденциями.

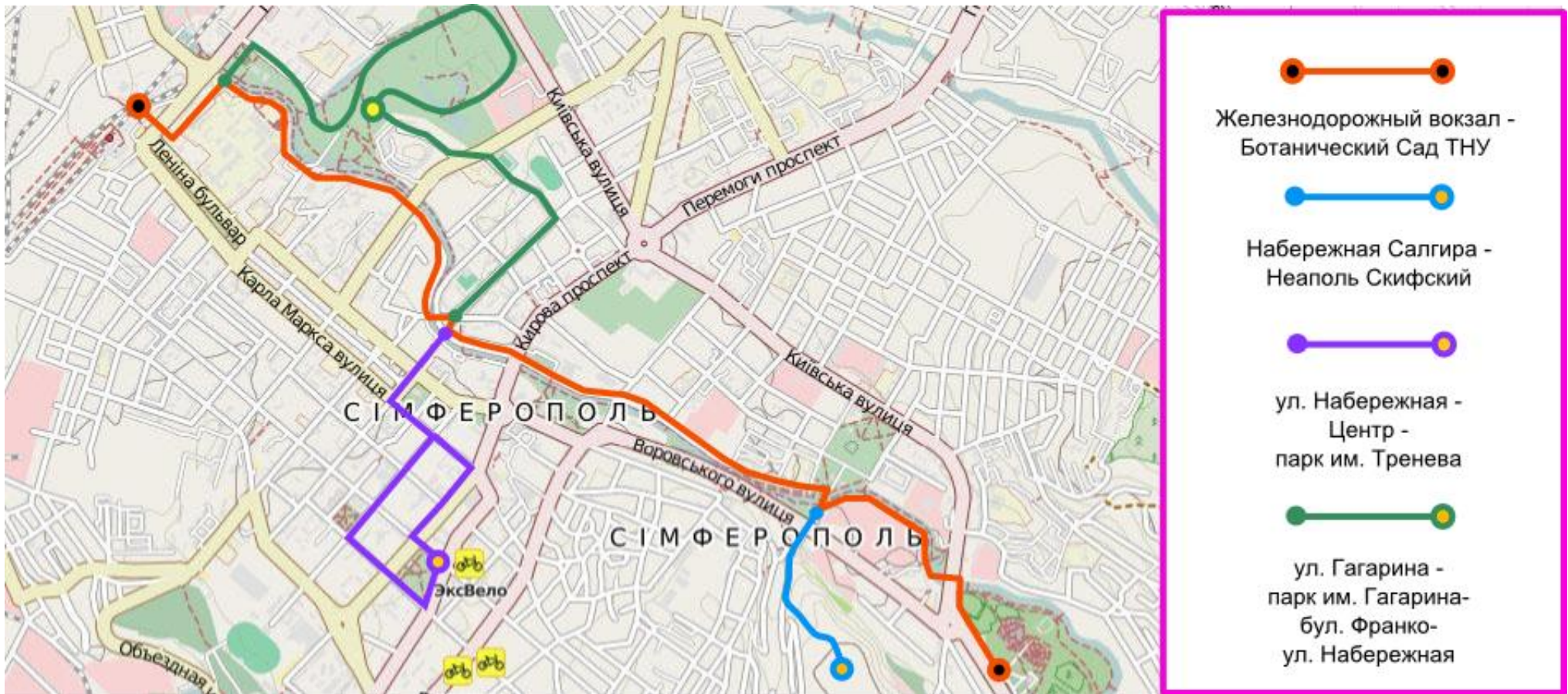


Рисунок 1 – Эскиз основных предполагаемых веломаршрутов по городу Симферополь.

Формирование общественного мнения.

В данном случае предлагается провести работу по формированию в массовом сознании горожан положительного образа велосипедиста через средства массовой информации (тематические передачи, новостные репортажи на региональном телеканале, ток – шоу, статьи в газетах), а также с помощью социальной рекламы, целями которой может быть как популяризация велосипеда, так и привлечение к нему внимания со стороны участников дорожного движения.

Требования к подобной социальной рекламе предлагается изложить в отдельном порядке. Изготовление подобной рекламы следует проводить на высоком профессиональном уровне и охватывать по возможности максимально возможную группу горожан.

Кроме того, возможно разработать комплексный бренд, включающий в себя общую идею велосипедизации Симферополя и состоящий из слогана, логотипа и общего стиля применения.

Всяческое применение данного бренда на рекламных щитах, полиграфических материалах, предметах одежды, аксессуарах позволит закрепить в сознании горожан идею целенаправленной велосипедизации города, поддержки со стороны городских властей, позволит придать идее велосипедизации вид современной модной тенденции.

Правильно и всесторонне позиционируя бренд велосипедизации Симферополя как движение современных, думающих про родной город людей, возможно вывести развитие велотранспорта в городе на уровень общегородского социального движения.

3.2 Строительство объектов велосипедной инфраструктуры.

Дальнейшее развитие велотранспорта в Симферополе как составляющей части транспортной городской системы, предполагает комплексное развитие велоинфраструктуры, позволяющей удобно и беспрепятственно использовать велосипед в городе.

В данном случае, велоинфраструктура включает в себя велосипедные дорожки, велополосы, велопарковочные стоянки, сервисы для ремонта и обслуживания велосипедов.

3.2.1 Велосипедные дорожки и велополосы.

Безопасное и быстрое перемещение с использованием велосипеда в пределах городского маршрута, можно обеспечить сооружением велосипедной дорожки или велодорожки.

Кроме того, наличие обустроенной велодорожки позволит использовать велосипед широкой категории горожан без боязни столкновения с транспортом или пешеходами, а также сведет к минимуму необходимость пешего пересечения автомобильных дорог, бордюров, лестниц и т.д.

По состоянию на начало 2013 года сооружение 1 квадратного метра велодорожки может составлять от 700 до 800 гривен.

В эту цену входит: разработка проектно-сметной документации, асфальтирование, нанесение разметки, установка дорожных знаков, понижение бордюров, высадка зеленых насаждений и т. д.

Таким образом, стоимость работ по сооружению полноценной велодорожки составит примерно 2,5 млн. гривен за 1 км велодорожки.

Стоимость работ по разметке велополосы на проезжей части может составлять 1 гривну за погонный метр. Но при этом следует отметить, что выделение дорожного пространства для прокладки велополос сопряжено с определенными сложностями.

Исходя из ограниченных возможностей городского бюджета, сооружение полноценных велодорожек может быть крайне затруднено в ближайшее время.

В этих условиях, возможно предложить альтернативный вариант прокладки велодорожек, с минимальными затратами бюджетных средств.

Данный вариант предполагает обустройство велодорожек за счет благоустройства дорог, тропинок и тротуаров, неиспользуемых для пешеходного движения.

Создание подобной велодорожки можно провести в несколько этапов:

1. Провести анализ движения пешеходов на предполагаемом маршруте. Для прокладки маршрута выбираются наиболее малолюдные участки.
2. Провести сглаживание бордюров и неровностей асфальта на маршруте. Подобные мероприятия провести также в рамках создания безбарьерной городской среды.
3. Организовать регулирование пересечений велодорожки с автомобильными дорогами по маршруту, за счет установки знаков, светофоров, нанесения разметки.
4. Провести создание частей веломаршрута: там, где тротуар отсутствует, установить знаки начала и окончания велодорожки, в широкой части пешеходного тротуара, кроме того, отделить велодорожку разметкой.
5. В случае необходимости провести уширение тротуаров за счет газонов. Установить знаки велосипедных и пешеходных дорожек и пересечений с боковыми выездами. Провести разметку в необходимых местах велополос и велопереходов.

Используя подобную схему, предлагается рассмотреть возможность обустройства пилотных велодорожек на следующих маршрутах, поэтапно:

1. От железнодорожного вокзала до ботанического сада Таврического Национального Университета им. Вернадского, вдоль реки Салгир, с формированием дополнительных маршрутов. (См. п. 3.1.3) (маршрут «Салгирный»)

2. От автостанции «Западная», вдоль улицы Севастопольская до площади им. Ленина. (маршрут «Севастопольский»)

3. От улицы Бородина, вдоль проспекта Победы до площади им. Куйбышева. (маршрут «Победный»)

4. От главного корпуса НАПКС, вдоль улицы Киевская до ботанического сада ТНУ им. Вернадского (маршрут «Киевский»).

3.2.2 Велопарковочные стоянки (велопарковки) и придомовые велопаркинги.

Полноценное и беспрепятственное использование велосипеда в качестве транспортного средства затруднено отсутствием велопарковок возле основных объектов городской среды.

Кроме того, большинство горожан не готово регулярно использовать велосипед в связи с отсутствием возможности его хранения дома.

В связи с чем, представляется необходимым развивать сеть велопарковок в городе.

В данном случае, предлагается установить крытые охраняемые велопарковки:

- возле крупных городских транспортных узлов (железнодорожный вокзал, автостанции);

- возле крупнейших торговых центров города;

- на Центральном и Куйбышевском рынках, рынке «Привоз»;

Целесообразным будет размещение подобных велопарковок на территории платных автостоянок, что позволит обеспечить постоянное наблюдение за велосипедами и сведет риск кражи к минимуму.

С целью компенсации затрат на установку, содержание парковки возможно использование рекламных площадей на конструкциях велопарковки, а также взимание платы, в случае долгосрочного хранения велосипеда.

Кроме того, необходима установка рядных открытых неохранных велопарковок близи основных социальных и торговых объектов города.



Рис. 2 - Крытая велопарковка на 40 велосипедов.

Ориентировочная стоимость – 40 тыс. грн



Рис. 3 – Открытая велопарковка. Стоимость одной дуги с установкой ориентировочно 500 гривен.

Предлагается рассмотреть возможность привлечения к сооружению велопарковок социально ответственный бизнес.

На первоначальном этапе необходимо:

1. Разместить одну крытую охраняемую велопарковку на территории железнодорожного вокзала.

Данная велопарковка будет востребована как жителями полуострова, так и многочисленными велотуристами, прибывающими в Крым железнодорожным сообщением.

2. Разместить одну крытую охраняемую велопарковку на территории автомобильной парковки Центрального рынка.

3. Установить открытую велопарковку из пяти парковочных дуг возле магазина «Сильпо» (пр. Кирова);

4. Начать проведение масштабной работы с предпринимателями, руководителями организаций и предприятий, учебных заведений по инициации сооружения велопарковок вблизи торговых, социальных, культурных, образовательных объектов города.

Также необходимо сооружение придомовых велопаркингов в основных спальных районах города. Это позволит горожанам беспрепятственно оставлять велосипед на ночь рядом с домом и будет способствовать увеличению числа ежедневных велопоездки.



Рис.4- Придомовой велопаркинг в Нидерландах.

Начало работы по оборудованию придомовых велопарковок возможно начать с проведения социологического опроса жителей многоквартирных домов на предмет выявления существующей потребности и формирования потенциальной необходимости в велопаркинге в будущем в данном районе.

На следующем этапе требуется провести работу с организациями, осуществляющими обслуживание многоквартирных домов и придомовой территории.

Цель – анализ возможности размещения придомовых велопарковок на придомовых территориях с минимальными затратами, с использованием переоборудованных подвалов, вспомогательных и хозяйственных помещений.

Одним из вариантов решения проблемы хранения велосипедов в местах массового проживания является задействования для этой цели гаражно – строительные кооперативов и придомовых охраняемых автостоянок.

С этой целью, по согласованию с владельцами ГСК и автостоянок, на территории оборудуются места для хранения велосипедов, предусматривается механизм доступа к этому месту, а также определяются условия использования велопарковкой.

В случае возрастания количества велосипедистов, массово использующих велосипед для ежедневных поездок, необходимо будет начать работу по сооружению крытых, охраняемых велопаркингов в основных спальных районах города.

В случае строительства новых многоквартирных домов необходимо предусмотреть возможность оборудования придомового велопаркинга на прилегающей территории на этапе проектирования.

3.2.3 Организация велосервиса.

В случае увеличения числа велопоездок и количества велосипедов в городе, возрастает потребность в проведении технического обслуживания и ремонта велосипедов.

В данном случае, решение подобной задачи должно быть возложено на частные веломастерские, обязательным условием функционирования которых должны быть:

1. Высокая квалификация персонала;
2. Наличие стационарной ремонтной базы и необходимых запасных частей;
3. Возможность мобильной помощи и эвакуации велосипеда из любой точки города своим транспортом;
4. Постоянная доступность в течении рабочего дня.
5. Наличие дополнительных услуг: прокат велосипеда на время ремонта, программа обмена старого велосипеда на новую модель с доплатой либо модернизация текущей конфигурации и т.д.