

УДК 71

ПРОЕКТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРЫ Г. БАРНАУЛА

Е. С. Бочинин, В. Д. Четошников

Аннотация. В статье представлено концептуальное проектное предложение велоинфраструктуры города Барнаула. Рассмотрены основные преимущества велосипеда в условиях современной транспортной ситуации в крупных городах.

Ключевые слова: Барнаул, велоинфраструктура, велотранспорт.

Развитие велотранспорта входит как необходимая составная часть экономической, финансовой, транспортной, территориально-планировочной, экологической политики, политики в области здравоохранения и туризма. При этом велосипед рассматривается как полноценное транспортное средство. 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.

Зарубежный опыт внедрения велосипедов в городскую среду

Велосипедная инфраструктура в виде дорожек, парковок и велопроката наиболее развита в Европейских странах.

Велосипедной столицей Европы считается Амстердам (Нидерланды), там более 40 % городского трафика – велосипедный. Также более 400 км велосипедных дорожек оборудовано специальными знаками и светофорами. В городе действует множество парковок и станций по прокату велотранспорта.

Традиция использования велосипедов в качестве средства передвижения существует в Копенгагене (Дания) с 1900-х годов. 35 % всего населения Копенгагена ездит на работу на велосипедах. Многочисленные пункты проката предлагают велосипеды в бесплат-

ное пользование на несколько часов или на целый день, каждый из которых оснащен картой велодорожек города. В городе 400 км велосипедных дорожек.

Велосипед – это официальный вид городского транспорта в Барселоне (Испания). Правительство проложило зеленую кольцевую велосипедную дорожку, которая насчитывает 100 станций проката. Условия для велосипедистов в Барселоне просто великолепные – отдельные широкие велосипедные дорожки вдоль каждой улицы по всему городу.

Велосипедная инфраструктура также хорошо развита в таких городах, как Токио (Япония), Портленд (США), Париж (Франция), Дублин (Ирландия), Берлин (Германия), Будапешт (Венгрия), Рио-де-Жанейро (Бразилия) и также в городах Испании, Швейцарии, Бельгии, Швеции и Норвегии.

Предлагаемая концепция велоинфраструктуры г. Барнаула определяет основные цели, задачи и приоритеты развития велотранспорта в городе.

В отличие от большинства проектируемых велосетей других городов, в которых на первом этапе предусмотрено создание маршрутов по основным транспортным магистралям города, в предлагаемой концепции на первом этапе предполагается проложение первых веломаршрутов по малоиспользуемым автомобилями улицам города. Это повышает привлекательность передвижения на велосипеде для горожан за счет обособленности от автомобилей, которая, в свою очередь, повышает безопасность и экологичность велопоездки. Маршруты, которые соединяют зеленые зоны города и основные точки делового притяжения горожан, по улицам с низким автомобильным трафиком расширяют формат использования велосипеда от

рекреационного к транспортному. Также это минимизирует ограничения для автомобилистов на первом этапе, которые могли бы стать причиной столкновения интересов.



Рисунок 1 – Первый этап велосети

На втором этапе, когда увеличится число пользователей велосипедов во всех форматах и присутствие велосипеда на улицах города станет привычным для всех участников дорожного движения, предусмотрено создание веломаршрутов по основным транспортным магистралям с высоким автомобильным трафиком, которые расширят велотранспортную сеть и повысят свободу передвижения велосипедистов.



Рисунок 2 – Второй этап велосети

На фрагментах улиц с большими (более 3,5 м) участками озеленения между проезжей частью и тротуарами есть возможность про-

ложить велодорожки шириной 1,5 метра с обособлением их с помощью озеленения от других участников движения.

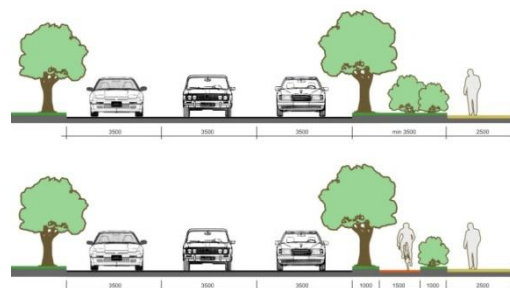


Рисунок 3 – Реорганизация профиля улицы

На улицах с тремя и более полосами автомобильного движения в одном направлении и при отсутствии или недостаточных размерах участков озеленения между проезжей частью и тротуарами возможно наличие велополосы с правого края дорожного полотна шириной 1,5 метра, при сокращении ширины автомобильных полос с 3,5 до 3 м.

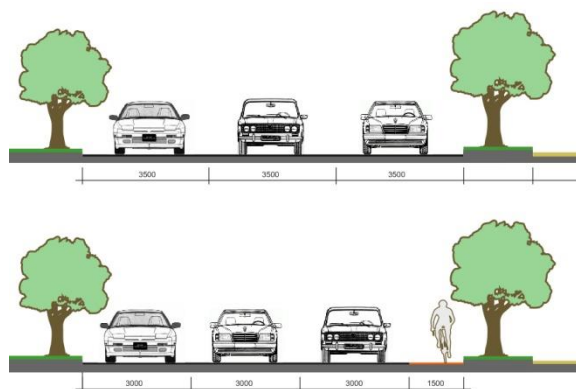


Рисунок 4 – Реорганизация профиля улицы

Развитие велосипедного движения значительно уменьшает негативное воздействие процесса автомобилизации на окружающую среду и на человека. Однако перед велосипедным транспортом стоит еще немало проблем, требующих решения: в частности, отсутствие велоинфраструктуры в нашем городе; несовершенство правил дорожного движения; недостаточная информированность населения и др.

Список литературы

1. Роль велосипедов в изменении системы городского транспорта – российский и зарубежный опыт. – М. : Фонд имени Фридриха Эберта, 2014.
2. Велосипедная инфраструктура. Общее руководство – Dirk Dufour, «Ligtermoet & Partners», Нидерланды, 2010.

Сведения об авторах

Бочинин Евгений Сергеевич, магистрант 2 курса гр.8Арх-61 ИнАрхДиз АлтГТУ им. И.И. Ползунова; e-mail : eugeny.bochinin@mail.ru

Четошников Виктор Дмитриевич, профессор кафедры ТиАрх ИнАрхДиз АлтГТУ им. И.И. Ползунова; e-mail viktor-chetoshnikov@yandex.ru