

ИНФРАСТРУКТУРА/ ПАРКОВКА

## Парковка велосипедов в жилых районах

### Обзор

В жилых районах у всех должно быть место для надёжного хранения велосипеда в ночное время. Это ключевой фактор для повышения уровня владения и использования велосипедов. Достаточное количество парковочных мест должно быть стандартом в новых домах. Это может достигаться договорённостями или регулироваться соответствующими нормативными документами. В более старых районах, где в домах не предусмотрены встроенные помещения для хранения велосипедов, необходимо изыскать возможности организации надёжных велогаражей для коллективного использования. Практичным вариантом являются велогаражи-ракушки – небольшие уличные запирающиеся на замок боксы, рассчитанные на несколько велосипедов.

### Краткая информация

#### Назначение

Велосипедные парковки в жилых районах необходимы для обеспечения жильцов безопасным местом для круглосуточного хранения велосипедов, особенно если у них нет для этого частного пространства. Это повышает уровень владения велосипедами и стимулирует велопользование.

#### Область применения

**Все жилые здания** должны быть обеспечены местами для хранения велосипедов. Это один из трёх непереносимых компонентов транспортной цепочки: хранение велосипеда дома, передвижение по велотранспортной сети и парковка в месте назначения.

При выборе мест для установки велосипедных парковок внимание обычно уделяется только пунктам назначения велопоездки. Но становится всё очевиднее, что возможность припарковать велосипед у дома является не менее важной.

Проблема хранения велосипедов возникает, в основном, в плотно застроенных жилых районах с многоквартирными домами, не оснащёнными гаражами или другими местами для хранения. Эти типичная ситуация для исторического центра и районов, появившихся в 19 веке. Но такая же картина встречается и в недавно построенных районах с небольшими домами.

- **В домах не хватает места** для хранения велосипеда, не говоря уже о том, чтобы каждый член семьи мог держать в доме свой велосипед. Только самые рьяные велосипедисты готовы носить свои велосипеды вверх по лестнице, парковать их в узкой прихожей или на лестничной площадке, в подвале или даже в жилой комнате.
- Парковать велосипеды **на улице ночью неудобно и рискованно**. В Нидерландах каждый второй украденный велосипед был похищен рядом с домом владельца. Необходимость всегда пристёгивать свой велосипед на замок утомляет. Если велосипед подолгу стоит на улице и ничем не накрыт, он будет быстрее разрушаться или может пострадать от вандализма. А если на улице припарковано много велосипедов, они могут загромождать тротуары и портить городской пейзаж.

Подобное положение вещей **дестимулирует владение и использование велосипедов**, даже если в городе есть развитая сеть веломаршрутов и хорошие велопарковки в пунктах назначения.

Необходимо, чтобы новые дома были оснащены достаточным количеством велопарковок.

## Практическое применение

### Определение

---

Организация парковки велосипедов в жилых районах заключается в предоставлении надёжного места для ночного хранения велосипедов жильцов. В новых домах возможность хранения велосипедов во внутренних помещениях должна быть заложена уже на стадии проектирования. В идеале необходимость обустройства велопарковок должна быть обязательной и регулироваться строительными нормами. В существующих зданиях, в которых нет встроенных помещений для хранения велосипедов, решением могут быть коллективные велогаражи или велостоянки для всего жилого комплекса или микрорайона, или отдельные уличные боксы, каждый из которых рассчитан на небольшое количество велосипедов.

### Оценка потребностей и спроса в существующих жилых районах

---

В небольших домах и квартирах ключевыми проблемами являются нехватка пространства для хранения велосипеда в доме и риск кражи на улице. Очевидно, эти проблемы нельзя решить на уровне отдельно взятого жилого дома. Эффективным может быть только **подход, охватывающий весь район**.

Такой подход особенно необходим в районах следующих типов:

- жилые районы, в большинстве квартир и домов в которых нет собственных мест для хранения;
- жилые районы, загромождённые ночью беспорядочно припаркованными велосипедами;
- жилые районы с высоким уровнем краж велосипедов.

Для оценки потребности в хранении велосипедов необходимо собрать следующие сведения:

- Количество велосипедов, имеющих у жителей.
- Количество имеющихся мест для хранения велосипедов в расчёте на жилое помещение.
- Относительный уровень краж. Известно, что эти данные всегда занижены, так как люди зачастую просто не сообщают о краже. Тем не менее, соотношение уровня краж в разных районах является достаточно надёжным индикатором.
- Количество велосипедов, припаркованных на ночь, как на улицах, так и внутри зданий.
- Пожелания жителей, собранные при помощи опросов. Владельцев велосипедов можно спросить, устраивает ли их используемый способ парковки, или они хотят парковать свои велосипеды иначе. Тех людей, у которых нет велосипеда, следует спросить, повлияет ли наличие условий для хранения велосипеда на решение его приобрести.

Используя эти данные, можно определить **уровень спроса, необходимое количество мест и точки для размещения** дополнительных велопарковок. Увеличение количества парковочных мест рекомендуется в следующих ситуациях:

- Множество краж велосипедов, припаркованных на улице, и недостаток мест для хранения внутри зданий.
- Много припаркованных на улице велосипедов и недостаток мест для хранения внутри зданий (даже при низком уровне краж).
- Небольшое количество велосипедов в расчёте на домохозяйство и нехватка места для хранения внутри помещений, в особенности, если уровень краж высок и жильцы предъявляют спрос.
- Выраженный спрос на дополнительные места для хранения велосипедов, высказанный жителями в опросах. Создание дополнительных парковочных мест при этом может стимулировать людей к покупке велосипедов.

### Коллективные велогаражи

Сооружения для хранения велосипедов в жилых районах могут быть установлены и управляться органами местного самоуправления. Для хранения велосипедов используются отдельные сооружения или части зданий, а также просто огороженные площадки.

- **Ограничьте доступ** к велогаражу или велостоянке, чтобы ей могли пользоваться только местные жители. При этом каждому должно быть выделено собственное место и свой ключ, позволяющий попасть туда в любое время.
- Найдите возможность устроить парковку велосипедов **в существующем окружении**. Сооружения для хранения велосипедов могут быть интегрированы в общественные пространства или возведены на свободной территории между жилыми домами. В этом случае могут потребоваться дополнительные затраты на выкуп земельных участков. Часто можно найти возможность перепрофилирования существующих площадей, например, неиспользуемых складских помещений, цокольного этажа или подвала. Другие возможные варианты – использовать огороженный участок, построив над ним навес, выделить под велопарковку часть подземного гаража или организовать коллективную велопарковку в обычном гаражном боксе.
- Оставьте место под небольшую **общую мастерскую** с инструментами для ремонта.
- Учтите, что расстояние до таких велостоянок от места жительства **не должно превышать 150 м**. Расположение их следует выбирать таким образом, чтобы в пределах этого расстояния оказывалось как можно больше потенциальных пользователей. В следующей таблице приведены данные (основанные на опыте Нидерландов) о предпочтительном удалении велостоянок от места жительства.

Максимальная дистанция ходьбы до велостоянки	Приемлемо для
75 м	46%
150 м	32%
более 150 м	21%

- Организуйте надёжное финансирование и управление. В Нидерландах, например, годовая плата за пользование подобными стоянками составляет от 35 до 90 евро, при этом её обычно стараются сделать не больше 50 евро. Готовность людей платить определённую сумму можно выяснить заранее, путём опроса потенциальных пользователей. Как правило, такие коллективные велогаражи и велостоянки не могут существовать без общественной поддержки. Впрочем, владельцы неиспользуемых помещений могут даже получать небольшую выгоду за счёт организации велогаража. Выделение части мест для хранения мопедов и мотоциклов может повысить прибыльность: для них тоже обычно не хватает мест, а их владельцы готовы платить больше. Основные задачи организации и содержания таких гаражей – это регистрация пользователей, сбор оплаты и текущее обслуживание (постоянного наблюдения не требуется). Желательно, чтобы человек, ответственный за содержание парковки, жил неподалеку и был доступен в непредвиденных случаях. Рекомендуется также заключать отдельный договор с каждым пользователем.
- Попробуйте использовать **подход, основанный на спросе**. Вместо того, чтобы сразу же начать строительство коллективных велопарковок, местные власти могут дать жителям возможность самим выйти с инициативой. У этого подхода есть два преимущества: таким образом можно выяснить реально существующий спрос, и в то же время местные жители могут сами найти подходящие места и возможности для организации хранения велосипедов.



Коллективные велосипедные стоянки – уличные и во внутренних помещениях (фото: F. Boschetti, T. Asperges)

### Уличные велосипедные гаражи-ракушки

Если потребность в хранении велосипедов распределена по относительно большой территории или если отсутствует возможность организовать большое коллективное хранилище, можно использовать небольшие коллективные боксы. Велосипедные гаражи-ракушки – это небольшие запирающиеся боксы, специально созданные для совместного хранения велосипедов.

- Размеры боксов соответствуют стандартному автомобильному парковочному месту. Каждый бокс вмещает от 5 до 8 велосипедов. Велоракушки меньше других коллективных гаражей, но зато их можно установить ближе к дому. В голландских городах можно насчитать сотни таких гаражей, равномерно распределённых по жилым кварталам.
- Чтобы ускорить установку таких гаражей, необходимо упростить процедуру получения необходимых разрешений.
- Недостаток гаражей-ракушек – их цена. Так как количество пользователей невелико, они могут быть достаточно дорогими в расчёте на одного человека. Возможно, придётся как-то ограничить максимальную цену таких гаражей.
- Подобные гаражи могут вызывать возражения прежде всего с эстетической точки зрения. Однако, поскольку бокс-ракушка просто заменяет припаркованный автомобиль, визуальный эффект можно считать приемлемым, тем более, что существуют варианты дизайна со светлыми и прозрачными элементами<sup>1</sup>.



Велогараж-ракушка, установленный на парковочной полосе улицы в жилом районе. Столбик препятствует парковке автомобилей там, где они мешали бы доступу к гаражу. Утрехт, Нидерланды<sup>2</sup>



Велогараж-ракушка в прозрачном исполнении.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> См. также *Практическое руководство «Парковка и хранение велосипедов»*

<sup>2</sup> Ссылка на источник фотографии: <http://static.panoramio.com/photos/original/15084198.jpg>

<sup>3</sup> Ссылка на источник фотографии: <http://groenerik.files.wordpress.com/2009/03/fietstrommel.jpg>

### Парковка велосипедов в новых домах

При новом строительстве необходимо помнить о потребности в хранении и парковке велосипедов на протяжении всего процесса планирования и проектирования. Если мы действительно считаем велосипед транспортным средством, все новые здания, проекты застройки территории и планы реновации должны учитывать велосипедное движение. Стандартной процедурой сейчас является организация автомобильных парковок. Нет причины, по которой это не может быть таким же стандартом и для велопарковок.

В новых домах должно быть предусмотрено достаточное пространство для хранения велосипедов – из расчёта один велосипед на каждого жильца.

- Включите требование обеспечить хранение велосипедов в строительные нормы для новых домов. Как минимум, такие требования должны предусматривать обязательное обустройство мест для хранения велосипедов всех жителей. Нормы могут определять минимально необходимые условия, например, количество велопарковочных мест или отведённая для этих целей площадь в зависимости от количества квартир или жилой площади (например, 1 место для велосипеда на каждую квартиру + 1 на каждую спальню).
- Предусмотрите место для хранения велосипедов (индивидуальное или коллективное) для каждой квартиры (или другой жилой единицы). Для многоэтажных домов более подходящим решением является коллективный гараж. Он может размещаться, например, в цокольном этаже или располагаться перед домом в виде крытой огороженной стоянки.
- Обеспечьте безопасность и надёжность. Все внутренние помещения для хранения велосипедов должны быть доступны с улицы и хорошо просматриваться. Их следует располагать у входов в дом, чтобы обеспечить социальный контроль, и рядом с лестницами и лифтами, чтобы сократить подходы к ним. Коллективные гаражи и стоянки стоит разделить на небольшие секции (примерно по 12 велосипедов), чтобы те, кто ими пользуется, могли знать друг друга в лицо и распознать постороннего человека. Не делайте скрытых входов в помещения для хранения велосипедов со стороны заднего двора.
- Предоставьте возможность припарковать велосипед для посетителей – уличные гостевые велопарковки, интегрированные в проект дома с самого начала.

Города всё шире исследуют потенциал новых жилых районов, спроектированных и возведённых в соответствии с принципами устойчивого и сбалансированного развития. Под этим часто имеются в виду жилые комплексы с низким уровнем владения автомобилями. Такие жилые дома частично зарезервированы для жильцов, не имеющих автомобиля. Взамен им предоставляется доступ к широкому спектру транспортных возможностей, включая общественный транспорт, каршеринг (краткосрочная аренда автомобиля, предполагающая возможность взять и вернуть автомобиль на любом из пунктов обслуживания) и, конечно же, велосипед.



Надёжный и хорошо просматриваемый придомовой велосипедный гараж. Портсмут, Великобритания (фото: Cycling England, Tony Russell)



Жилой комплекс «Bike city» в Вене специально создан в расчёте на велосипедистов (фото: Fietsberaad)

## ИТОГИ

### Преимущества

Велостоянки и велогаражи в жилых районах:

- Предоставляют возможность для хранения велосипедов в ночное время.
- Способствуют повышению уровня велосипедизации и велопользования.
- Могут вовлекать жильцов в использование и содержание общественного оборудования.

### Слабые стороны

- Требуют времени и затрат для установки, запуска и дальнейшего обслуживания – может потребоваться переоформление собственности на помещения и земельные участки, получение разрешений, организация технического обслуживания.
- Могут встретить сопротивление из-за сокращения парковочных мест для автомобилей или по эстетическим соображениям (в случае с велоракушками).

### Альтернативные варианты

Единственной альтернативой является хаотичная и ненадёжная парковка велосипедов на улицах и низкий уровень велосипедизации, то есть владения велосипедами. Прокатные велосипеды могут быть удобны при эпизодическом использовании, но по сравнению с собственным велосипедом это менее удобно и более затратно.



Велосипедизация  
Санкт-Петербурга

Перевод данного информационного бюллетеня и сопутствующих документов, созданных в рамках проекта PRESTO по развитию велосипедного движения в европейских городах, выполнен волонтерами общественного проекта «Велосипедизация Санкт-Петербурга».

Этот бюллетень и тексты переводов других документов PRESTO доступны на сайте проекта.

[www.velosipedization.ru](http://www.velosipedization.ru)