

ИНФРАСТРУКТУРА/ ПАРКОВКА

ПАРКОВКА ВЕЛОСИПЕДОВ В ЦЕНТРЕ ГОРОДА

Обзор

Всем городам, серьёзно подходящим к развитию велотранспорта, следует разработать стратегический план организации парковки велосипедов в центре города. Сочетание маленьких, рассредоточенных велосипедных парковок и больших надёжных велостоянок и гаражей обеспечит велосипедистам лёгкий доступ к главным городским точкам притяжения. Расположение парковок, их тип и количество должны определяться на основании анализа потребностей. Хорошие велопарковки привлекают больше велосипедистов, улучшают городскую среду и делают центр города более доступным и привлекательным.

Краткая информация

Назначение¹

Качественные и доступные для всех желающих велосипедные парковки в центре города предоставляют велосипедистам возможность безопасно и удобно припарковаться недалеко от различных городских пунктов назначения. Расположение, количество и качество велосипедных парковок должны соответствовать потребностям велосипедистов.

Кроме того, наличие велопарковок уменьшает число краж велосипедов, повышает велосипедную доступность района и уровень велопользования в целом, и предотвращает хаотичную парковку велосипедов, загромождающую городское пространство.

Область применения

Во всех городах в центре необходимы качественные и правильно установленные велопарковки. Возможность припарковать велосипед – это один из трёх неперенных компонентов транспортной цепочки: хранение велосипеда дома, передвижение по велотранспортной сети и парковка в месте назначения. Это может быть неочевидным. В конце концов, велосипед – небольшое и лёгкое транспортное средство, на него легко садиться и слезать, его легко можно оставить почти в любом месте. Вы можете просто прислонить его к стене, пристегнуть к поручню, фонарному столбу или опоре дорожного знака.

Такая нерегулируемая парковка может выглядеть замечательно, если велосипедов немного – в маленьких деревнях или тихих спальных районах, но в центре города приводит как минимум к двум проблемам.

- Большое количество велосипедов, беспорядочно стоящих повсюду, **загромождают пространство**. Они блокируют тротуары и затрудняют передвижение пешеходов, снижают визуальную привлекательность общественных пространств. В городах с высоким уровнем велопользования это становится реальной проблемой. Но и *города-велоновички* с амбициозными планами по развитию велотранспортной инфраструктуры тоже должны строить эти планы с учётом будущего роста потребности в велосипедных парковках.
- Серьёзными проблемами являются также **кража велосипедов и вандализм**. Боязнь краж и вандализма – одно из главных препятствий для повседневного использования велосипедов. Это также побуждает людей пользоваться старыми, находящимися в плохом состоянии велосипедами – неудобными, менее безопасными и привлекательными. Результаты опросов в Дании, например, показывают, что среди всех людей, кто никогда не ездит на велосипеде в центр города, 31% указывают в качестве главной причины боязнь кражи. Это же является главным препятствием к

¹ Additional sources for this fact sheet: CROW, 2001: *Leidraad fietsparkeren*; The Danish Cyclist's Federation, 2008: *Bicycle Parking Manual* (all diagrams taken from this last source).

приобретению велосипеда для 25% людей, не имеющих велосипеда вообще. 25% велосипедистов начинают ездить меньше или вовсе перестают ездить на велосипеде после того, как у них украли велосипед.

Однако неправильно было бы считать припаркованные на улице велосипеды только проблемой, от которой нужно избавиться. Такой взгляд может привести к регулированию и даже запрещению использования велосипедов в центре города. Подобный подход непродуктивен и препятствует росту велопользования.

Организацию велопарковок нужно рассматривать как **открывающиеся возможности** для улучшения города.

- Большое количество беспорядочно припаркованных велосипедов следует воспринимать не как проблему, а как признак **высокого спроса** на велопарковки.
- Правильно устроенные велосипедные парковки **способствуют росту популярности велотранспорта**. У велосипедистов появляется уверенность в том, что куда бы они ни направились, они везде найдут качественные и надёжные велопарковки. Высокое качество устанавливаемых велопарковок – это ещё и визуальный сигнал, показывающий, что город серьёзно относится к развитию велотранспорта. Известно, что качественные парковки способствуют конверсии скрытого спроса в реальное велопользование.
- Косвенным образом велосипедные парковки **усиливают привлекательность центра города**. В сочетании с велодорожной сетью они повышают транспортную доступность центральных районов. Обеспечение велопарковками должно быть частью общегородской парковочной политики, нацеленной на повышение использования общественного транспорта и велосипедов. Благодаря этому можно высвободить пространство, используемое для парковки автомобилей – как на придомовых и подземных стоянках, так и на общегородской территории. Места, занимаемого одним автомобилем, достаточно для парковки десяти велосипедов!
- Велосипедисты вносят **значительный вклад в экономику торговых кварталов**. В большинстве городов люди преимущественно ездят за покупками на автомобиле. Поэтому владельцы торговых центров считают, что важнее обеспечить парковками тех, кто приезжает на машине, и не стремятся выделять место для парковки велосипедов. Сложно точно определить финансовый вклад велосипедистов, однако исследования показали, что пренебрегать экономическим потенциалом велосипедистов не стоит. Во-первых, опросы свидетельствуют, что ритейлеры часто недооценивают долю среди покупателей тех, кто приезжает на велосипеде или приходит пешком. Во-вторых, люди, приезжающие на автомобиле, как правило, тратят больше за один визит, но велосипедисты часто являются постоянными покупателями, живущими неподалёку, и заходят в магазин чаще. В некоторых городах опросы показали, что велосипедисты на самом деле тратят в магазине больше, чем автомобилисты.

Практическое применение

Определение

Организация парковки велосипедов в центре города заключается в установке общедоступных велопарковок в продуманных местах, последующем мониторинге их использования и корректировке их расположения и количества в зависимости от потребностей пользователей. Для парковки велосипедов используются неохранные парковочные стойки, охраняемые велостоянки и возможности, предоставляемые городской средой – заборы, столбы, опоры. Хорошая велопарковочная политика учитывает и управляет ими всеми.



Фото: Т. Asperges, F. Boschetti, Dft

Организация велопарковок требует тщательного планирования

Все городские проекты строительства и благоустройства должны обязательно предусматривать парковку велосипедов. Эта идея до сих пор воспринимается во многих городах как культурный переворот. Если мы всерьёз считаем велосипед видом транспорта, то при строительстве новых районов и реновации старых, во всех девелоперских проектах необходимо предусматривать велосипедную инфраструктуру. В конце концов, устройство стоянок и строительство паркингов для автомобилей является стандартной практикой. Нет причины, по которой таким же стандартным оснащением не должны быть велопарковки. Организация велосипедных парковок должна быть составной частью общей муниципальной парковочной политики.

Не существует каких-то простых и лёгких стандартных решений, подходящих для центров всех городов. Обеспечение велосипедными парковками должно быть очень аккуратно **подогнано под потребности конкретных велосипедистов в конкретном городе.** Если установленные парковки не будут соответствовать потребностям, ими просто не будут пользоваться, и деньги будут потрачены впустую. Так же бесполезны будут парковки, если их недостаточно, если они установлены в неправильных местах или неправильно выбрана их конструкция. Необходимо избегать следующих двух крайностей:

- Один из быстрых подходов состоит в установке **множества небольших велопарковок** на улицах города. Как правило, это делается непродуманно и бессистемно. Задача обычно состоит в том, чтобы в краткие сроки повысить обеспеченность велопарковками и упорядочить парковку велосипедов. Парковочные стойки просто устанавливаются там, где есть свободное место. Их количество при этом действительно можно увеличить очень быстро. Однако такое решение вряд ли будет эффективным, если не уделяется должного внимания качеству устанавливаемых конструкций, и если расположение парковок определяется только имеющимися возможностями, а не потребностями велосипедистов. В результате одни велосипедные стойки будут использоваться больше, другие – меньше, а некоторые вообще не будут востребованы. Местами велосипеды будут просто громоздиться рядом с пустыми велопарковками, если конструкция парковок неправильна или они неудобно размещены.
- Другое быстрое решение заключается в организации **одной крупной велопарковки** в каком-нибудь здании с тем, чтобы убрать велосипеды с улиц и снизить уровень

краж. Сооружение крытого, охраняемого и зачастую дорогого велосипедного гаража на первый взгляд кажется очень неплохим вариантом. Пользование таким гаражом обычно платное. Если месторасположение выбрано удачно – рядом с популярными точками назначения, такая велостоянка может привлечь большое количество велосипедистов. Подобные стоянки популярны для средне- и долгосрочной парковки, а также среди владельцев дорогих велосипедов. Однако это решение не способно убрать беспорядочно припаркованные велосипеды с улиц, и хорошие платные велостоянки могут остаться загруженными не полностью. Велосипедисты, которым необходимо припарковать велосипед на короткое время, не будут утруждать себя ходьбой до платной парковки. А явный избыток велопарковочных мест и занимаемое впусую пространство будут раздражать других горожан.

Понятно, что для достижения максимального эффекта **необходима комбинация различных парковочных вариантов**. Нужно учитывать, что центр каждого города – это район с уникальной смесью магазинов, офисов, развлекательных и образовательных заведений, жилых домов. Для каждой из этих категорий существуют стандартные индикаторы, позволяющие определить необходимое количество и тип парковок², которые преимущественно размещаются на закрытой территории или внутри зданий. Однако в центре города разнородные заведения и организации располагаются вперемешку, и большинство посетителей будет парковаться на общегородской территории. Это значит, что требуется обеспечить **различные потребности в парковке велосипедов в общественном пространстве**. Центр города привлекает большое количество велосипедистов, приезжающих сюда как на короткое время, так и на более длительное.

В городах, где только начинают устанавливать велосипедные парковки, в первую очередь необходимо разместить парковки у главных точек притяжения. Но как определить, сколько нужно парковок и какого типа? Метод проб и ошибок может сработать, если будет сочетаться с тщательным мониторингом и быстрой адаптацией к спросу. Но гораздо эффективнее будет составить стратегический план, основанный на конкретных данных.

Исходя из вышесказанного, **рекомендуется разработать стратегию размещения велосипедных парковок** в центре города.

- Необходим **тщательный анализ местных потребностей**.
- Только конкретные наблюдения и факты позволяют эффективно **спланировать расположение и количество парковок** и выбрать наиболее подходящие их разновидности.
- Рекомендуется проводить **регулярный мониторинг** для оценки растущего спроса и установки дополнительных парковок.
- Организация парковки велосипедов должна быть **частью общей политики управления спросом на поездки и парковку**. Изменяя соотношение доступных мест для парковки автомобилей и велосипедов, можно управлять модальной долей этих видов транспорта.

Картирование спроса и предложения

Начинать необходимо **со сбора данных и анализа существующего предложения и спроса**. Поскольку ключевым фактором является расположение парковок, **рекомендуется использовать для этого карты**, а не таблицы и графики. Даже при невысоком уровне велопользования и небольшом количестве велопарковок, многое можно узнать, наблюдая за тем, где велосипедисты паркуются, а где нет.

Есть простой проверенный алгоритм, который можно использовать для периодического мониторинга.

- Выберите границы исследуемой области. Она должна быть **достаточно большой**. Не следует ограничиваться только центральным районом. Обязательно включите в неё все релевантные точки притяжения и все припаркованные велосипеды, а также все возможные места для организации новых велосипедных парковок и стоянок. Лучше выбрать слишком большую область для мониторинга, чем слишком маленькую.

² См. *Общее руководство PRESTO* по велосипедной инфраструктуре

- Разбейте всю область на **отдельные участки** – улицы поделите на отрезки длиной 50 метров, площади выделите в отдельные участки.
- Проводите подсчёт **в час пик** в репрезентативный день, в идеале в мае-июне или в сентябре-октябре. Полевые подсчёты во всей области исследования должны быть выполнены в течение часа, не более. Размер области, таким образом, определяет необходимое количество людей для подсчётов.
- Для каждого участка **подсчитайте существующие парковки и стоянки**: их количество, тип и качество (отдельно стоящие, крытые, находящиеся под наблюдением или автоматизированные).
- Для каждого участка **оцените спрос**: сосчитайте количество припаркованных велосипедов и укажите их расположение. Отдельно запишите количество велосипедов, припаркованных на велопарковках; велосипедов, припаркованных рядом с парковками, но не на парковке; и велосипедов, стоящих там, где нет велопарковок.
- Постарайтесь определить, **сколько на каждом участке брошенных велосипедов**, впуская занимающих место на велопарковках. Это можно узнать, нарисовав черту мелом на колесе каждого припаркованного велосипеда и соответствующую ей линию на асфальте под колесом: если через неделю линии по-прежнему совпадают, значит, велосипедом не пользуются.

Покажите уровень использования парковочных мест на карте. Можно сделать это для всей области исследования, для отдельных её частей или для каждого участка. Учитывайте качество парковок: велосипеды, припаркованные рядом со свободными велопарковками, явно указывают на плохое качество последних.

- Уровень заполненности выше 80% говорит о недостаточной вместимости. Свободные 20% парковочных мест необходимы, чтобы снизить время поиска свободного места, а также, чтобы можно было установить на парковку велосипед, занимающий больше одного стандартного места и который мог бы блокировать соседние места (велосипед с багажными сумками или необычной конструкции и т. п.).
- Уровень заполненности ниже 50% указывает на избыточную вместимость.

Нанесите на карту **важные существующие точки назначения поездок и те, что появятся в обозримом будущем.**

- Отметьте **точки притяжения**, такие как торговые и деловые кварталы, основные пересадочные узлы, рекреационные территории, спортивные и развлекательные сооружения, культурные центры. Это сделает наглядным пространственное распределение спроса и чрезмерного и недостаточного предложения.
- Оцените эффект от возможного **нового строительства** – как в самом центре, так и в окружающих районах в пределах велосипедной доступности.
- Учтите **возможные последствия изменения транспортной политики** (например, введения платы за въезд автомобилей в центр или запуска программы преобразования улиц в пешеходные и т. п.). Интенсивное развитие велодорожной сети в течение следующих нескольких лет должно привести к значительному повышению спроса на велопарковки.
- Привлекайте **местных велосипедистов** к начальному анализу и к последующему мониторингу. Их опыт бесценен для определения сложностей и возможностей, потребностей и потенциала. Велосипедные организации часто имеют ясно обозначенные приоритеты и твёрдо их придерживаются. Налаживание совместной работы с привлечением представителей таких организаций – создание рабочих групп, общественных советов – требует определённых усилий, но предоставляет возможность быть услышанными разным группам пользователей: детям, мужчинам и женщинам разных возрастов, людям, пользующимся велосипедом для шоппинга, для работы или для досуга.

Затем определите необходимые меры по развитию велопарковочной инфраструктуры и также обозначьте их на карте.

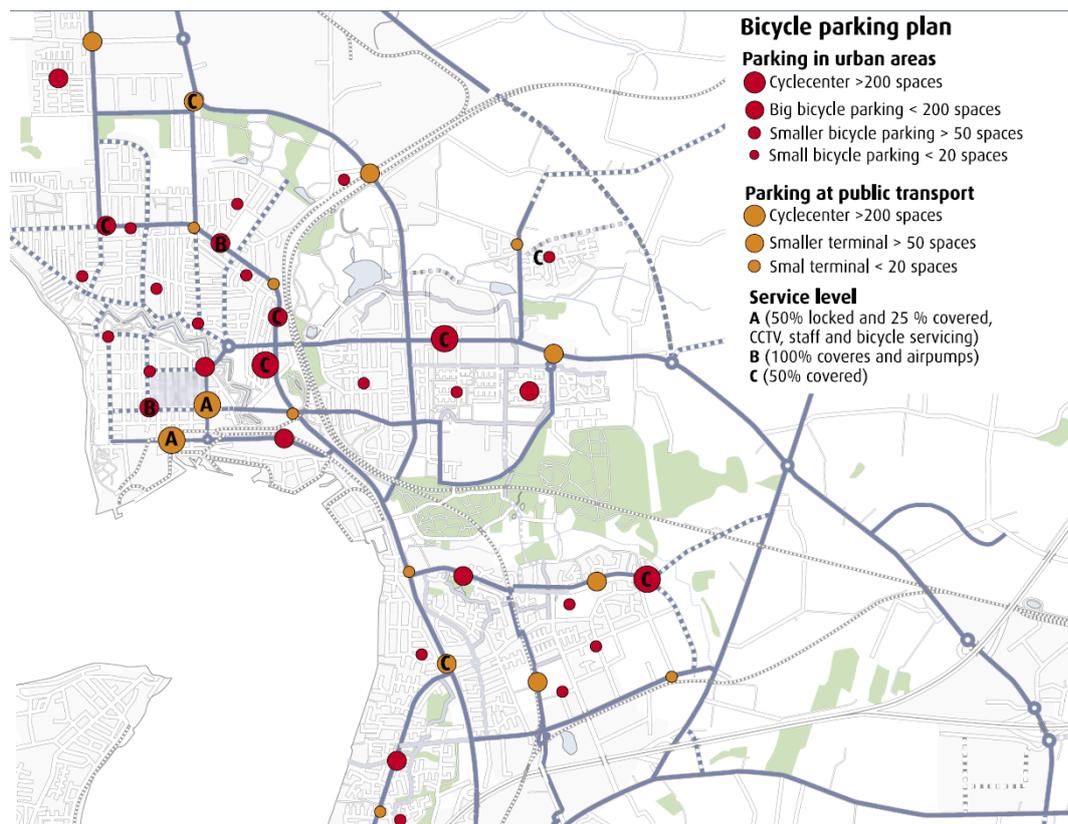
- **Измените количество парковок**, если уровень заполненности по всей исследуемой области выше 80 или ниже 50 процентов.
- **Перераспределите парковки**, если в одних местах они перегружены, а в других используются слабо.
- **Измените тип предоставляемых парковок**, если парковки одного типа не востребованы, а парковок другого типа не хватает.
- **Учтите скрытый спрос**. Хорошие велопарковки и велостоянки сами генерируют дополнительный спрос. Рекомендуется к ожидаемому спросу добавить дополнительные 25%.



-  No rack
-  Rack
-  Covered rack
-  Locked, supervised and covered rack

Example of bicycle parking map of city centre. In a peak period the following is registered: Number of racks divided into 3 standards, ie rack, covered and locked/supervised, and peak load for 4 standards, ie no facilities, rack, covered, locked/supervised bicycle parking. The bold numbers refer to how many of the cycle stands that are used.

Пример карты подсчётов велопарковок (Источник 2000, Collection of cycle concepts, Дания)



Пример плана велосипедных парковок: число парковочных мест, уровень обслуживания и расположение парковок показано с привязкой к основным точкам назначения и пересадочным узлам (источник: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Дания)

Бесплатные охраняемые велопарковки как способ популяризации велотранспорта

Велосипедные парковки можно условно разделить на три категории. Следующая таблица показывает их соотношение в Нидерландах, где сочетание различных типов парковок отражает пользовательские потребности.

Парковки без охраны и наблюдения обычные отдельные или заблокированные парковочные стойки на улицах и площадях	44%
Свободная парковка без использования специальных велопарковок	38%
Охраняемые велостоянки как с охранниками, так и автоматизированные или оснащённые видеонаблюдением	18%

Так как **охраняемые стоянки** предлагают самый высокий уровень обслуживания, они **способны привлечь значительный спрос** и даже способствовать его увеличению. Однако не следует переоценивать их значение. Сложно предугадать, насколько популярными они станут у велосипедистов. Приведём несколько советов, основанных на голландском опыте.

- **Не рассчитывайте только на охраняемые велостоянки.** В Нидерландах они привлекают не более 18 процентов велосипедистов, особенно в городах с населением до 100 тысяч человек. В небольших городах дистанции поездок меньше, и центр является скорее торговым районом, то есть потребность в парковке тут преимущественно краткосрочная. Кражи велосипедов также являются не такой большой проблемой, как в крупных городах.
- **Обеспечьте достаточное количество неохраняемых парковок,** распределённых по всему центру. Велосипедистам, приезжающим куда-либо на короткое время (до получаса), удобнее припарковать свой велосипед рядом с местом назначения, где они

сами могли бы за ним приглядывать. Чтобы избавиться от хаотичной парковки велосипедов на торговых улицах, надо её упорядочить – если почти везде можно будет найти простые велопарковки, велосипедисты не будут оставлять свои велосипеды в непредназначенных для этого местах.

- **Опросите велосипедистов**, чтобы определить потребность в охраняемых парковках. В таком опросе следует спросить о качестве и стоимости велосипеда, возрасте велосипедиста, частоте поездок в центре и продолжительности парковки. Как правило, охраняемые парковки предпочитают владельцы дорогих велосипедов, пожилые велосипедисты, люди, бывающие в центре изредка, и те, кто приезжает сюда надолго. В следующей таблице приведены данные из подобных опросов, проведённых в Нидерландах. Значения получены в велогородах-чемпионах с высоким уровнем велопользования, но что важнее для нас – это соотношение между ответами «да» и «нет».

Категория пользователей	Предпочитают пользоваться охраняемой велопарковкой	
	Да	Нет
Владельцы новых, хороших и дорогих велосипедов	18%	0%
Люди старше 40 лет	21%	12%
Бывают в центре раз в неделю или чаще	20%	12%
Приезжают на 1 час или более	20%	8%

- **Расположите охраняемые велостоянки в наиболее крупных торговых районах или на их границах.** Они должны находиться не далее 150 метров от центра торгового района. Предусмотрите удобный и привлекательный путь для пешего подхода, выделите его визуально, чтобы было понятно, что он связывает велостоянку с торговым районом.
- **Используйте бесплатные охраняемые стоянки как магнит для привлечения велосипедистов.** Эффект может быть очень большим не только потому, что они бесплатны, но и потому, что отсутствие необходимости платить и отмечаться при сдаче и получении велосипеда экономит время. Будучи бесплатной, такая стоянка привлекает значительную долю велосипедистов, которые оставляют велосипед на короткое время. Чтобы усилить эффект, бесплатная охраняемая парковка должна располагаться вблизи главных точек назначения краткосрочных визитов – таких как торговые центры или административные учреждения. После упразднения платы за охраняемую парковку в городе Апелдорн, количество её пользователей увеличилось вдвое, и примерно 20% новых пользователей до этого вообще не ездили в центр на велосипеде. В этом случае велостоянка финансировалась из сборов за парковку автомобилей.
- Можно также **запретить свободную парковку** велосипедов. Но прибегать к этой мере нужно **только в самом крайнем случае**. Запрет на передвижение на велосипеде или на парковку – это ограничительная мера. Велосипедисты примут её, только если такой запрет будет логичным, если будет доступна хорошая альтернатива, и если подобные запреты сопровождаются строгим контролем их выполнения. Чтобы склонить велосипедистов, особенно тех, кому надо припарковать велосипед ненадолго, следовать этому ограничению, необходимо организовать в зоне действия такого ограничения небольшие кластеры велопарковок. Их расположение должно быть достаточно плотным. Стоит также учесть, что такие запреты работают тем лучше, чем меньше область их действия.

Рекомендации по выбору расположения и конструкции велопарковок

Уличные велопарковки необходимо вписать в сложившуюся городскую среду. **Проект и схема расположения** велопарковок должны сочетать в себе **эффективность и качественный дизайн**. Парковкой будут пользоваться только в том случае, если она удобна, привлекательна, надёжна и велосипедисты о ней знают, т.е. если она видна. В то же время, гармонично интегрировать велосипедные парковки в городское пространство не так просто,

как может показаться. Это одновременно и вызов для проектировщиков, и возможность проявить себя. Полезными будут следующие рекомендации.

- Располагайте парковки на **естественных путях подъезда**. В идеале велопарковки работают так: вы едете на велосипеде куда вам надо; подъезжая к конечной точке, замечаете чётко обозначенную велопарковку с простым доступом; подъезжаете к ней, ставите и закрепляете свой велосипед; а затем продолжаете свой путь до нужного вам места пешком. Представим теперь худший сценарий: вы прибываете в какое-либо место; стрелки, указывающие путь к велопарковке, приводят вас к скрытой подземной парковке, от которой вам потом приходится идти пешком обратно к тому месту, куда вы приехали – в этом случае вы скорее всего просто припаркуете свой велосипед на улице. Если есть несколько путей подъезда, установите велопарковку на наиболее популярном, или поставьте парковки на каждом из них. Простая рекомендация заключается в том, что место, которое многие велосипедисты спонтанно используют для парковки велосипедов, вероятнее всего будет подходящим для установки велопарковки.
- Установите **допустимые расстояния от велопарковки до пункта назначения**. В зависимости от назначения поездки, времени парковки и уровня обслуживания эти расстояния будут отличаться. На чем более длительное время нужно припарковать велосипед, тем большее расстояние люди готовы пройти пешком. На одном конце спектра потребностей – велосипедисты, которые приехали куда-то на пять минут и могут использовать простую стойку, если она находится не дальше 15 метров от входа. На другом конце – люди, которым надо припарковать велосипед на весь день, приоритетом для них является надёжность, и они готовы ради этого пройти пешком до 100 метров. Эти данные наглядно представлены в приведённой ниже диаграмме из датского руководства по парковкам.
- Убедитесь, что велосипедная парковка **расположена так, что её видно**, она хорошо освещена и имеет достаточный уровень социального контроля, то есть находится в достаточно людном месте и хорошо просматривается. Это позволяет легко найти парковку и повышает её надёжность. В идеале, парковка должна быть хорошо заметна и без указателей. Если парковка крытая или подземная, то входы и выходы из неё должны быть ясно видны, привлекательны и достаточно широки, чтобы велосипедисты могли разойтись – как минимум 2 метра. В то же время велосипедная парковка не должна доминировать над окружающим пространством или ухудшать его визуально.
- Чётко **обозначьте границы** зоны парковки. Это можно сделать, используя дорожную разметку, отличающийся материал покрытия, малые архитектурные формы или уличную мебель – например, столбики или невысокие ограждения. Ясные границы побуждают парковать велосипед в предусмотренном для этого месте, а не где-нибудь ещё. Доступ к парковке должен быть простым, а сама она должна легко и приятно вписываться в городскую среду. В пешеходной зоне велопарковочные стойки сами могут использоваться для разделения функциональных зон.
- Подумайте о **дополнительных удобствах и услугах** – от насоса для подкачки колёс, питьевого фонтанчика, ящичка для хранения шлема и экипировки до туалета и веломастерской. Особенно это уместно на достаточно больших велостоянках. Если велопарковки располагаются относительно далеко от точек назначения, такие дополнительные удобства могут способствовать привлечению велосипедистов.
- Для организации велопарковки на улице можно использовать **автомобильные парковочные места**. На обычной улице, имеющей выделенный парковочный ряд или парковочные карманы, можно довольно легко преобразовать одно или два парковочных места и устроить на них велосипедную парковку вместимостью от 8 до 20 (при диагональной парковке) велосипедов. Такие парковки доступны как с проезжей части, так и с тротуара, причём они совершенно не препятствуют движению пешеходов. При диагональной парковке достаточно ширины 1.4 метра, при расположении велосипедов перпендикулярно проезжей части нужно 2.2 метра.
- На улицах, где применяются меры успокоения трафика, можно задействовать **выступы тротуаров** для организации велопарковок. Расширения тротуаров служат для сужения проезжей части, особенно на углах улиц. Их можно использовать и для установки велосипедных стоек. Велопарковки следует располагать так, чтобы они не создавали помех для пешеходов и людей с ограниченной мобильностью.

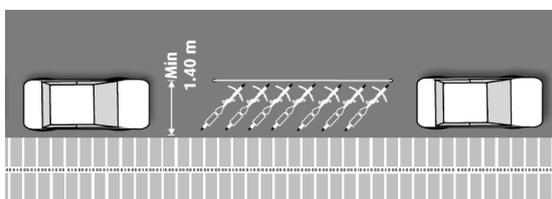
- Парковки и стоянки для долгосрочного хранения следует делать **крытыми** и располагать их **на уровне улицы**.
- Организация велосипедных парковок – это **возможность для творческих интервенций** в городскую среду: дизайнеры могут спроектировать уникальные парковочные стойки, входы на велосипедные стоянки могут быть оформлены таким образом, что они сами станут привлекать внимание. Однако любой дизайн должен оставаться простым и функциональным, а не быть дизайном ради дизайна. Если уличная мебель сконструирована по специальному проекту, он должен включать и велосипедные парковки, чтобы визуально интегрировать их в окружающее пространство и подчеркнуть их присутствие.



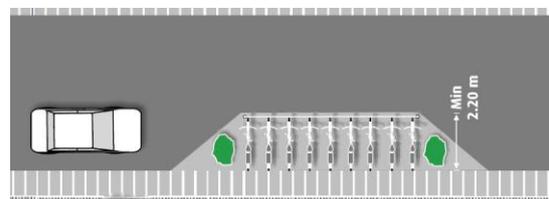
Расположение парковки на естественных путях подъезда
(источник: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Дания)



Приемлемое расстояние от велопарковки до разных точек назначения
(источник: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Дания)



Устройство велопарковки на автомобильном парковочном месте (источник: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Дания)



Организация велосипедной парковки на выступе тротуара (источник: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Дания)



фото: D. Dufour



фото: D. Dufour

 Bicycle stands which can be combined with matching street furniture also reinforce the positive image of the bicycle parking facility.



Photo: Vekso



Photo: Vekso

The Black Diamond in Copenhagen
At the Black Diamond in Copenhagen, Vekso's model SHL hoop stand is used.

In addition to the bicycle stands, the area is equipped with, for example, benches, litter bins and plinths in the same design.

The area around the Black Diamond has an air of stylish luxury about it and helps encourage a good bicycle parking culture.



Photo: Vekso

Дизайн велопарковок, соответствующий дизайну окружающей уличной мебели
(источник: DCF, 2008 Bicycle Parking Manual, Дания)

Итоги

Преимущества

Хорошо спланированные велосипедные парковки в центре города:

- Привлекают больше велосипедистов и повышают ценность велотранспортной сети.
- Повышают качество городской среды, избавляя район от беспорядочно припаркованных велосипедов и предоставляя возможность установить стильные качественные предметы городской мебели, которыми являются велопарковки.
- Делают центр города более привлекательным.

Недостатки

Продуманная организация парковки велосипедов в центре города требует ресурсов для сбора и анализа полевых данных, планирования и реализации. Для этого требуется определённая политическая поддержка.

Альтернативные варианты

Запрет на парковку велосипедов или даже на движение велосипедов в центре города. Требуется контроль и препятствует развитию велосипедного движения.



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