

ИНФРАСТРУКТУРА/ **ЗВЕНЬЯ СЕТИ**

ВЕЛОСИПЕДНЫЕ УЛИЦЫ

Обзор

Велосипедная улица — это дорога, имеющая такую планировку, что визуально на ней доминируют велосипедисты, а автотранспорт выступает в роли гостя. Визуально такая улица выглядит как широкая велодорожка — шириной во всю улицу, по которой разрешено движение автотранспорта. Формально она является дорогой общего пользования. Велосипедные улицы могут быть одним из вариантов организации основных веломаршрутов (веломагистралей) на внутрирайонных улицах.

Краткая информация

Назначение

Велосипедная улица — это элемент велотранспортной сети, используемый также для автомобильного движения небольшой интенсивности. Её можно считать веломагистралью, проходящей через жилой район по одной из внутрирайонных дорог.

Область применения

В населенных пунктах создание велосипедных улиц следует рассматривать только для основных веломаршрутов (с интенсивностью движения более 2000 велосипедистов в день) на улицах с небольшой скоростью движения (менее 30 км/ч). За пределами населенных пунктов в велосипедные улицы могут быть преобразованы дороги с разрешенной скоростью движения до 60 км/ч, но только при низкой интенсивности трафика (ниже 500 автомобилей¹ в день).

На велосипедных улицах велосипедисты должны ощутимо преобладать зрительно и количественно. Общее правило заключается в том, что велосипедистов на дороге должно быть как минимум вдвое больше, чем автомобилей.

Практическое применение

Определения

Формально велосипедная улица является дорогой общего пользования со смешанным движением. Однако проектируются такие улицы с расчетом на то, что основным типом трафика на них будет велосипедный. Это делает их весьма привлекательными для велосипедистов, и такие улицы, как правило, становятся высокоуровневыми элементами велотранспортной сети. Тем не менее, движение автотранспорта здесь также разрешено, но особенности планировки такой улицы однозначно указывают, что это в первую очередь — велосипедная дорога, а автомобили здесь выступают в роли гостя. Чтобы сделать велосипедную улицу еще более привлекательной, движущийся по ней транспорт должен иметь преимущественное право проезда на пересечениях с другими улицами (что, однако, обычно невозможно на дорогах, расположенных в пределах жилых кварталов и микрорайонов).

В Германии велосипедные улицы (Fahrradstrasse) были введены в качестве отдельной категории дорог в 1997 году: интенсивность автомобильного трафика на таких улицах не должна превышать 3000 автомобилей в сутки, допустимо делать велосипедные улицы

¹ Точнее, приведённых легковых автомобилей, англ. pсу — passenger car unit (прим. ред.).

приоритетными, ширина проездов для автомобильного трафика на въездах и выездах с таких улиц должна быть минимальна².



Обозначение велосипедных улиц в Нидерландах (фото: P. Kroeze)

Основные рекомендации

Велосипедные улицы по определению должны создавать впечатление того, что предназначены для велосипедистов. Либо они целиком должны быть **похожи на велодорожку** (таковой не являясь), либо **большую часть ширины проезжей части должны занимать рекомендательные³ велосипедные полосы**. Вот несколько общих принципов.

- Установите скоростное ограничение в 30 км/ч — это основное условие.
- Предоставьте право преимущественного проезда на перекрёстках.
- Для большего комфорта используйте твердое дорожное покрытие, предпочтительнее асфальт.
- Желательно использовать окрашенное покрытие того же цвета, что применяется на велодорожках.
- Обеспечьте гладкий переход между велополосами и остальными частями дороги.
- Для простоты и удобства велосипедистов предусмотрите физические ориентиры в тех местах, где велосипедистам и водителям приходится выбирать правильное направление движения.
- Для комфорта и безопасности минимизируйте неудобства, вызванные припаркованными автомобилями.
- Запретите парковку на проезжей части.

Варианты планировки

Можно выделить три основных схемы планировки велосипедных улиц⁴. Существующие узкие дороги с двухсторонним движением можно преобразовать в велосипедные улицы, заменив две полосы движения на один из описанных ниже вариантов. Ширина проезжей части или велосипедных полос должны быть достаточными, чтобы обеспечивать движение значительного количества велосипедистов.

Каждая из этих схем может быть применена на улицах как с односторонним, так и с двухсторонним движением автомобилей. Сочетание боковых велосипедных полос с односторонним движением автомобилей позволяет обеспечить большую пропускную способность: на велосипедных улицах возможно двухстороннее движение автомобилей до 500 авт./сутки или одностороннее до 2000 автомобилей в сутки.

Велосипедные улицы могут быть совмещены с парковочными карманами и полосами.

² См. «Forschungsgesellschaft für strassen- und verkehrswesen – 1995: *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95*».

³ На обычных (обязательных) велосипедных полосах движение и стоянка автомобилей запрещены. Поскольку велосипедные улицы должны оставаться доступными для автомобилей, на них можно использовать только рекомендательные велосипедные полосы. Особенности разных типов велополос подробнее описываются в брошюре «Велосипедные полосы» (прим. ред.).

⁴ См. описание велосипедных полос в руководстве «CROW – 2006: *Design manual for bicycle traffic in The Netherlands*. CROW-record 25»

	Велосипедная улица со смешанным движением	Велосипедная улица с боковыми велосипедными полосами	Велосипедная улица с центральной велосипедной частью
Принцип	Вся проезжая часть окрашена в цвет, применяемый на велодорожках	Велосипедисты едут по рекомендательным полосам, оставляя в центре пространство для движения автомобилей	Велосипедисты двигаются по рекомендательной велополосе, расположенной в центре. По бокам от велополосы расположены две неширокие полосы, позволяющие разъехаться автомобилям
Рекомендованные размеры	Общая ширина проезжей части — 4.5 м. Достаточно для двухстороннего движения велосипедистов по два в ряд	2 м для каждой велосипедной полосы Максимум 3.5 м для центральной проезжей части	Общая ширина — 4.5 м 3 м — ширина центральной полосы 0.75 м для каждой боковой полосы
Покрытие	Окрашенное покрытие «цвета велодорожки» для всей дороги	Окрашенное покрытие на велосипедных полосах	Окрашенное покрытие для велосипедных полос. Боковые полосы черного или серого цвета



Велосипедная улица, варианты планировки (фото: P. Kroeze)

Итоги

Преимущества

- Для велосипедистов велосипедные улицы почти так же безопасны, привлекательны, комфортны как велодорожки, и так же предоставляют наиболее короткий путь. Единственное отличие — присутствие небольшого количества автомобилей, движущихся с невысокой скоростью. Тот факт, что велосипедные улицы пролегают через жилые районы, способствует и высокой личной безопасности.
- Велосипедные улицы зачастую являются основными велосипедными магистралями. Их дизайн делает этот факт очевидным для автомобилистов, увеличивая безопасность. Кроме того, такие улицы делают весьма заметным и само присутствие велосипедистов в городе.
- Велосипедная улица требует меньше пространства, чем велодорожка (обособленная от проезжей части). К тому же создание велосипедных улиц требует меньших затрат. Это хороший довод в пользу более широкого распространения велосипедных улиц.

- Велосипедная улица имеет еще одно преимущество — она остаётся доступной для автомобильного движения и парковки автомобилей, в то время как на велосипедных дорожках автомобильное движение запрещено, и их сооружение может привести к уменьшению парковочного пространства.

Недостатки

Велосипедные улицы могут оказаться привлекательными для автомобилистов, если имеют значительную протяжённость и предоставляют право преимущественного проезда на перекрёстках. В этом случае, возможно, потребуются дополнительные меры: организация одностороннего движения, при необходимости, реверсивного, еще большее ограничение скорости движения и т. п.

Альтернативные варианты

- При меньшем количестве велосипедистов достаточно будет обычной дороги со смешанным движением, возможно с применением мер по успокоению трафика⁵.
- На основных веломаршрутах, пролегающих по дорогам с более интенсивным и быстрым автомобильным трафиком, велосипедное движение должно быть обособлено от автомобильного, для чего следует создавать велосипедные дорожки⁶.

⁵ См. брошюру «Велосипедное движение и успокоение трафика».

⁶ См. брошюру «Велосипедные дорожки».



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