

Велоінфраструктура Києва: огляд

23 грудня 2011

Фотографії та звіт Ірини Бондаренко, Асоціація велосипедистів Києва

Русанівська набережна

Велодоріжку уздовж вулиці Русанівська набережна відкрили влітку 2011 року, під час реконструкції та благоустрою парку. Велодоріжка суміщена з тротуаром, а саме, тротуар розділений білою смугою на пішохідну та велосипедну частини. Ширина вело-частини – 2 метри. Саме на цій велодоріжці міська влада вперше нанесла розмітку у вигляді велосипеда, яка візуально попереджає пішоходів про необхідність руху іншою частиною тротуару.

Недоліки велодоріжки (що треба виправити):

- неодноразовий перетин велодоріжки з пішохідними доріжками уздовж всього шляху, без попередження про перетин для велосипедистів та пішоходів;
- поганий асфальт на тротуарі, який не замінювали при реконструкції парку;
- в'їзди на велодоріжку з боку Лівобережної та моста Патона не позначені жодними знаками, які вказують велосипедисту, що велодоріжка знаходиться тут;
- виїзди з велодоріжки не пропонують велосипедистам жодних варіантів, як проїхати розв'язку на мості Патона з одного боку, або як виїхати далі на дорогу, щоб рухатися в бік Лівобережної;
- бордюри на заїздах та з'їздах з вело доріжки не занижені.

Пропозиції (додатково до виправлення недоліків):

- залишити тротуар пішоходам, а велодоріжку прокласти ближче до Дніпра, не суміщену з пішохідною зоною. Таким чином можна знизити кількість перехресть пішоходів з велосипедистами, та одночасно відгородити велосипедистів від дороги додатковою зеленою зоною.



Здолбунівська

Велодоріжка уздовж вулиці Здолбунівської – найперша у Києві, була відкрита у жовтні 2010 року. Двостороння велодоріжка шириною 1,5 метри прокладена окремо від дороги та від пішохідного тротуару. Половина велодоріжки проходить південною стороною вулиці, половина несподівано північною. Доріжку позначають дуже багато знаків «Велодоріжка», тим не менш, нею часто прогулюються люди.

Недоліки велодоріжки (треба виправити):

- ширина 1,5 метри недостатня для проїзду в обидва боки, велосипедисти чіпляються кермом;
- на перехресті, де велодоріжка продовжується з іншого боку вулиці, відсутні позначки або розмітка, як велосипедисту варто рухатися на інший бік;
- відсутня розмітка «Велосипед», яка має вказувати пішоходам, що вони знаходяться на вело-частині;
- на велодоріжці паркуються автомобілі.

Додаткові пропозиції:

- розширити велодоріжку за рахунок газону на щонайменше +1 метр;
- підняти рівень велодоріжки відносно рівня дороги при проїзді через автомобільну парковку, задля зниження швидкості авто та підвищення безпеки;
- при проїзді перехресть доцільно також підняти рівень велодоріжки відносно рівня дороги задля підвищення безпеки, а також виділити велодоріжку червоним асфальтом в місцях перехресть;
- забезпечити позначки для велосипедистів, які вказують їм на наявність велодоріжки, навіть якщо велосипедисти їдуть з іншого боку;
- дослідити досвід проектування та будівництва першої велодоріжки, зробити аналіз, використати «вивчені уроки» при майбутній вело-роботі;
- при вивченні досвіду врахувати, що на вулицях з невисоким трафіком, прикладом яких є Здолбунівська, прокладати відокремлену велодоріжку немає потреби – достатньо прокласти велосмуги або встановити засоби зниження швидкості руху та дозволити велосипедистам їхати в спільному потоці.



Дніпровська набережна

Велодоріжка уздовж вулиці Дніпровська набережна була відкрита одночасно з велодоріжкою на Здолбунівській, у жовтні 2010. Велодоріжка суміщена з пішохідним тротуаром, прокладена на тротуарі, відділена від нього білою смугою. Ширина велодоріжки – 1,5 метри.

Недоліки велодоріжки (треба виправити):

- ширина 1,5 метри недостатня для проїзду в обидва боки, велосипедисти чіпляються кермом;
- на перехрестях з виїздами з дворів, а також при проїзді через автозаправочні станції, відсутня розмітка або позначки, які мають вказувати велосипедисту шлях руху;
- відсутня розмітка «Велосипед», яка має вказувати пішоходам, що вони знаходяться на вело-частині;
- асфальт низької якості, який не дозволяє велосипедистам рухатися безпосередньо по доріжці;
- бордюри в багатьох місцях не занижені;
- в'їзди на велодоріжку з боку метро Осокорки та виїзд з неї не позначений знаками, розміткою, вказівками, які мають вказати велосипедисту, що велодоріжка знаходиться тут, і що рухатися треба нею;
- відсутні вказівки для велосипедиста, який рухається з іншого боку вулиці, як він може перетнути шість смуг, аби дістатися велодоріжки.

Додаткові пропозиції:

- у місцях перехресть велодоріжки з виїздами з дворів та іншими вулицями доцільно піднімати рівень велодоріжки відносно рівня дороги задля зниження швидкості руху автомобілів та підвищення безпеки пішоходів та велосипедистів;
- у місцях перехресть варто позначати велодоріжку червоним асфальтом задля привернення уваги;
- на вулицях з високим трафіком, великою кількістю смуг доцільно прокладати велодоріжку з обох боків вулиці – у випадку Дніпровської набережної велодоріжку з боку Дніпра можна прокласти нижче рівня дороги, що створить додатковий комфорт та захист для велосипедиста.



Бажана (ділянка від Бориспільської до Харківської)

Велодоріжки уздовж проспекту Бажана почали будувати у 2011 році. Станом на літо 2011 була готова та відкрита перша частина велодоріжок від метро Бориспільська до метро Харківська. Двосторонні велодоріжки прокладені з обох боків проспекту (що є правильним рішенням уздовж швидкісної магістралі), та суміщені з тротуаром, але візуально відділені від пішохідної частини бордюром та асфальтом іншого кольору – червоного. На деяких ділянках велодоріжка проходить окремо від пішохідного тротуару. Ширина кожної велодоріжки – 1,5 метри. Велодоріжки позначені дорожніми знаками «Велодоріжка» та розміткою «Велосипед».

Недоліки (варто виправити):

- велодоріжки дуже вузькі, зустрічні велосипедисти чіпляються кермом;
- бордюри недостатньо занижені, занижені частково (вполовину заїзду на велодоріжку) або не занижені зовсім, не-гірські велосипеди не можуть заїхати на велодоріжку;
- у місцях перетину з бічними вулицями велодоріжки не виділені розміткою, що знижує безпеку руху велосипедиста та у деяких випадках дезорієнтує його;
- біля метро «Вирлиця», де велодоріжка відокремлена від пішохідної частини, вона є найбільш коротким маршрутом для пішоходів, тож вони користуються велодоріжкою замість тротуару, рух по якому довший та до нього далі йти (доцільно прокласти пішохідний тротуар поряд з велодоріжкою);
- у місцях перетину велодоріжки з виходами для пішоходів відсутні позначки для попередження велосипедистів та пішоходів;
- на північній стороні проспекту неподалік метро «Бориспільська» велодоріжка на короткій ділянці двічі повертає майже під прямим кутом, що змушує велосипедиста або їхати по газону, або різко виїжджати на тротуар;
- заниження рівня велодоріжки до рівня дороги на південній стороні проспекту є дуже крутим, що змушує велосипедиста або дуже швидко виїжджати на дорогу, або різко спішуватися, що є небезпечним для всіх учасників дорожнього руху.



Бажана (ділянка від Харківської до Позняків - споруджується)

Продовження будівництва велодоріжки уздовж проспекту Бажана від Харківської до Позняків розпочалося наприкінці осені 2011. Велодоріжки так само з обох боків вулиці, суміщені з тротуаром, візуально відділені від пішохідної частини бордюром та асфальтом іншого кольору – червоного. На деяких ділянках велодоріжка проходить окремо від пішохідного тротуару. Ширина кожної велодоріжки – 1,5 метри. Велодоріжки позначені дорожніми знаками «Велодоріжка» та розміткою «Велосипед».

Недоліки (варто виправити):

- сполучення велодоріжки під мостовим переходом біля метро „Харківська” відсутнє: південна велодоріжка „проходить” у метрі від кіосків і зникає перед мостом, несподівано починаючись через 20 м від моста; північна велодоріжка взагалі біля метро „Харківська” відсутня. Фактично, в найбільш складних ділянках, які потребують проектувального рішення, велосипедисту пропонується шукати вихід самостійно: несподівано кидатися або під колеса автомобілів, або в гущу пішоходів. **Необхідне термінове інженерно-проектувальне рішення сполучення частин велодоріжок біля метро „Харківська”!**

- велодоріжки дуже вузькі, зустрічні велосипедисти чіпляються кермом;

- бордюри недостатньо занижені, занижені частково (вполовину заїзду на велодоріжку) або не занижені зовсім, не-гірські велосипеди не можуть заїхати на велдоріжку;

- у місцях перетину з бічними вулицями велодоріжки не виділені розміткою, що знижує безпеку руху велосипедиста та у деяких випадках дезорієнтує його;

- у місцях перетину велодоріжки з виходами для пішоходів відсутні позначки для попередження велосипедистів та пішоходів;

- на велодоріжці наявні каналізаційні люки, деякі з них „притоплені” в асфальт велодоріжки, але не засипані навколо асфальтом, що створює великі ями посеред доріжки, потрапивши в які велосипедист можна впасти;

- підземний перехід на перехресті з вулицею Руденко не обладнаний рампою, через що велосипедист не може перейти на інший бік вулиці і змушений їхати в пошуках переходу щонайменше +2 км.



**Огляд та рекомендації надані
Асоціацією велосипедистів Києва**

Ірина Бондаренко

097 699 10 38,

isbondarenko@avk.org.ua