



Проект розвитку
велосипедної інфраструктури у
Дарницькому районі Києва

Результати громадського обговорення



Асоціація
велосипедистів
Києва



giz Deutsche Gesellschaft
für Internationale
Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

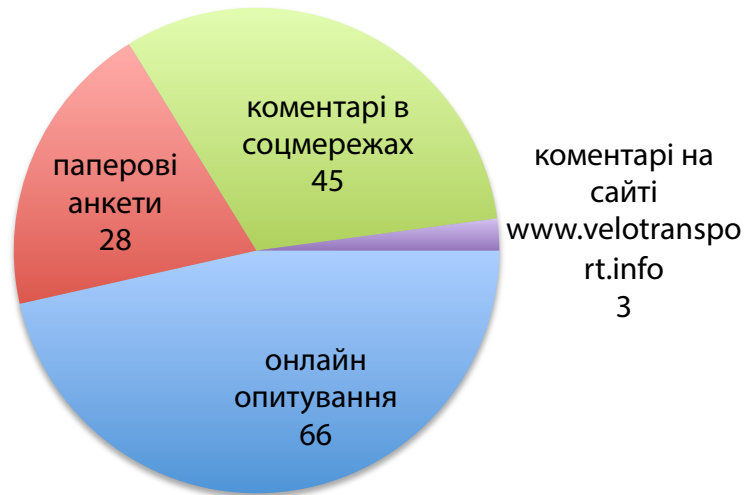


КИЇВМІСТОБУДУВАННЯ
Виконавчий орган Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація)
ДЕПАРТАМЕНТ МІСТОБУДУВАННЯ ТА АРХІТЕКТУРИ

Інформування та опитування

Період	Тип обговорення
18 вересня	Презентація концепції проекту у Київській міській державній адміністрації
19 вересня	Презентація, публічне обговорення та анкетування в Архітектурному клубі
21-22 вересня 2013 року	Презентація інформаційних стендів і розповсюдження флаєрів у пішохідній зоні на вулиці Хмельницького у рамках дводенної акції "День без авто"
13 листопада - 20 грудня 2013	Інформаційний стенд КМДА на вулиці Хрещатик http://kga.gov.ua/rss/544-onovlennya-na-khreshchatik-32-open-air
19 вересня - 20 грудня 2013 року	Публікації та обговорення на сайті http://velotransport.info/start
19 вересня - 20 грудня 2013 року	Обговорення у соцмережах через фейсбук-сторінку проекту https://www.facebook.com/kyivvelostart
1 жовтня - 20 грудня 2013 року	Відкрите онлайн-опитування https://docs.google.com/forms/d/1dKX6qhU2iq9OGaQBJQulAfj0O3wb19bbE8w eb0epqVg/edit
9 та 16 листопада 2013 року	Презентація, публічне обговорення та анкетування мешканців Дарницького району у ТРЦ "Алладін" і "Піраміда"
	Публікації в загальнонаціональних, локальних і муніципальних ЗМІ: ТСН: http://tsn.ua/kyiv/na-poznyakah-ta-darnici-stvoryat-bilshe-100-km-velosipednih-dorizhok-312042.html 5 канал: http://5.ua/proekti/63885 Тоніс: http://tonis.ua/index.pl?page=news&id=5465 Українська служба BBC: http://bbc.in/KgbjjF Українська правда: http://kiev.pravda.com.ua/news/523b08b20ff99/ Deutsche Welle: http://dw.de/p/19hmV Корреспондент: http://bit.ly/18Tjgqr Платформа: http://pb.platfor.ma/?p=5204 Портал Кабінету Міністрів України: http://bit.ly/19ADOSJ КМДА: http://darn.kievcity.gov.ua/news/613.html Вечірній Київ: http://www.eveningkiev.com/ua/19064/art/1379573424.html

Формат участі та відгуки



Більшість опитаних схвально відгукнулись про проект і виявили загальний “VELOОПТИМІЗМ”:

Я обома руками і ногами "ЗА!!!", Поддерживаю Вас полностью.

Підтримую даний маршрут і взагалі всі маршрути, які можна було б розробити. Чим більше їх буде в Києві, тим чистіше у нас буде повітря. Мрію щоб наше місто перетворилося на місто Кьольн (Німеччина). Перебуваючи там, я ніколи не користуюся громадським транспортом.

Отличная мысль! Хорошо бы ужесточить контроль выхлопа автомобилей, а то задохнемся! За границей все же воздух вдоль дорог на порядок приятнее и трассы велосипедные пробивают максимально по зеленой части города!

Менша, та все ж значна частина опитаних висловила скепсис щодо перспектив велосипедного транспорту загалом та велосипедної інфраструктури зокрема. Типовим аргументом проти велодоріжок є низька культура поведінки на дорозі зі сторони інших учасників руху, занедбання публічного простору і дорожнього покриття, несанкціонована торгівля.

РЕКОМЕНДАЦІЯ: освітні, популяризаційні заходи та зміна громадської думки має бути не допоміжним заходом, а пріоритетом проекту. Варто продумати адресну інформаційну кампанію для власників автотранспорту, роздрібних торгівців та тих, чиї інтереси напряму конфліктують з користувачами велоінфраструктури. Паралельно варто розробити дієвий механізм притягнення порушників правил до відповідальності.

Велодорожки - увеличим количество парковочных мест.

да, в действительности сколько не пытался ездить четко по велодорожке – натыкаюсь на прохожих и брошенные автомобили по среди дорожки, плюс торгаши с ящиками и палатками. а вот еще случай: отделена велодорожка от тротуара газоном, мужчина выгуливал собак именно идя с повадками по велодорожке – мне пришлось минут пять ожидать куда соизволит пройти меня. вся соль в наших людях. лично мне в представленной границе планирования велосипедной структуры тесно, даже когда я пеший.

Вы конечно трудоемкий процесс затеяли, а как известно при старании в итоге ждет успех, но вот канализационные отверстия прикрытые в некоторых местах люками на существующих велодорожках так и останутся”.

А для начала надо привести в порядок велодорожки на Позняках и убрать с проезжей части ямы, киоски и торговки с многочисленными коробками и ящиками.

Багато зауважень стосувалися вибору пілотного району. Дарницький район критикували як неперепрезентативний або неприємний для їзди на велосипеді, пропонуючи натомість розвивати велоінфраструктуру в парках, на набережних Дніпра та інших рекреаційних зонах Києва. Часто звучали пропозиції розвивати рекреаційну інфраструктуру у першу чергу. Серед мешкаців Дарницького району помітний підвищений інтерес до веломаршрутів II категорії, що ведуть до парку Партизанської Слави та Набережної. Звучали думки про те, що пілотного району не достатньо, оскільки потрібне повноцінне велосполучення з центром міста та іншими районами.

РЕКОМЕНДАЦІЇ: 1. “Рекреаційна” їзда на велосипеді може стати ефективним засобом популяризації велосипеда та перехідним етапом до повсякденного використання - як для мешканців району, так і його “гостей”. Місця громадського відпочинку та рекреаційні зони мають бути основними пунктами тяжіння - на рівні зі станціями метро. Відповідні маршрути II категорії варто перенести у I категорію.

2. З огляду на розмір міста і потребу пересуватися на великі відстані потрібно заохочувати інші (у першу чергу сусідні і центральні) райони Києва переймати досвід Дарницького і прагнути до інтегрованої системи велоінфраструктури Києва.



Фото 1. Обговорення в Архітектурному клубі (Фото: Andrey Mikhaylov)

Велоінфраструктуру варто розвивати в тих районах, де ровером їздити приємно.

З дому до Позняків на велосипеді добиратись дуже проблематично, чекаю на реплікацію проекту на інші райони.

Занадто далеко від мене, можу користуватися лише по вихідним, але цікавий маршрут.

Маршруты мне нравятся, но езда по району не является приоритетом. Я бы спокойно ездил по любым дорогам, лишь бы иметь возможность безопасно переезжать через Днепр. Еще одна важная проблема - необходимость ехать параллельно с автомобильным потоком. Из-за большого количества выхлопных газов в часы пик трудно дышать и быстро устаешь. Достаточно попробовать проехать 10 км в городе, а потом столько же в лесу, чтобы понять насколько быстрее устаешь в первом случае. Меня вполне устраивала бы велодорожка на Днепровской набережной, но качество покрытия на ней ужасное. В итоге все равно едешь по автодороге. Для велосипедиста состояние дорожного покрытия намного критичнее, чем для автомобилиста.

Змістовні зауваження щодо веломаршрутів I та II категорії висловлювали рідко і не завжди доречно. Часто цей пункт залишали порожнім або писали, що не розуміють. Це пов'язано з зовнішнім виглядом карт і великою кількістю технічної та вузькопрофесійної інформації.

РЕКОМЕНДАЦІЯ: Для освітніх і популяризаційних цілей потрібно розробити більш user-friendly версію карт, що буде доступна широкій громадськості.

Серед **конкретних зауважень по маршрутах** варто врахувати наступні:

Не побачив вул. Ялтинську. Це одна з основних вулиць мікрорайону Нова Дарниця. Чому б не виділити на ній місце для велосипедистів?

Григоренко-стараюсь по ней не ездить, плохая дорога, много припаркованных машин и светофоров. Ахматова-постоянно езжу, терпимо.

Корисні маршрути, адже з'єднують важливі пункти в районі - ст. м. Позняки, ст. м. Харківська, Дарницький вокзал. Однак, потрібно включити і Харківське шосе – з'єднає Харківський масив зі ст. м. Бориспільська та парком партизанської слави.

Чому пр. Бажана віднесли до 2ої категорії? На карті з Ахматової до зупинки "Лівий Берег" треба їхати крізь озеро, але не всі мають горні велосипеди.

Стосовно "велосипедної вулиці", яка тягнеться паралельно Харківському шосе: як планується зробити перехрестя з вул. Тростянецька? Окреме перехрестя зі світлофором - недоцільно, оскільки поруч, через 100 м, вже є велике перехрестя (вул. Тростянецька\вул. Харк.шосе). То може протягнути доріжку туди, щоб перетин Тростянецької відбувався там, паралельно з пішоходами?

Харківське шосе/ вул. Тростянецька - одне з найважливіших перехресть Дарниці. Найближча станція метрополітену - Харківська. Зручніше і швидше до неї добратися не вулицею Вербицького, а "дворовими бульварами" - широкими пішохідні доріжками. З огляду на це, пропоную таку схему "веломагістралі":

1. По Харківському шосе до вул. Абая Кунанбаєва
2. По вулиці Абая Кунанбаєва, яка переходить у "дворовий бульвар" до стоматологічної поліклініки
3. Далі доріжка повертає ліворуч - до центральної районної поліклініки
4. З поліклініки потрапляємо у парк ім. Воїнів інтернаціоналістів
5. По центральній алеї виїжджаємо на перехрестя Вербицького/Декабристів
6. І по декабристів потрапляємо до метро.

Цим маршрутом користуватимуться: 7-й мікрорайон Харківського масиву, 3-й мікрорайон Харківського масиву, 7-й мікрорайон Нової Дарниці, та, частково 1-й мікрорайон Харківського масиву.

Переваги:

1. Безпечно (немає автомобільного руху)
2. Швидко (маршрут проходить "навпростець" до станції метро)
3. Зручно (на маршруті є громадські об'єкти (банки, банкомати, торгові точки доступ до яких можна отримати просто з двоколісного друга)



Фото 2. Презентація проекту на пішохідній зоні, вул. Б. Хмельницького

Супутня велоінфраструктура викликала підвищений інтерес. Особливо жваво обговорювали стоянки. Найпопулярнішим запитанням у всіх формах обговорення було “де лишити велосипед”, а “велосипеди крадуть” - найпоширеніша причина скепсису веломайбутнього Києва. Утім, значна частина опитаних висловила недовіру до громадських стоянок.

Це найперше, що потрібно для тих, хто добирається велосипедом до метро.

Криті велостоянки з охороною — це просто мрія. Інколи саме цього не вистачає, щоб їздити ровером до електрички або метро, маючи змогу залишити його під наглядом. Знаєш, що після всіх справ повернешся і так само зручно зможеш доїхати додому. Я вважаю, що вони мають бути розташовані близько метро, але не біля зупинок іншого транспорту. Бажано близько велошляхів. Згадуючи Позняки-Осокорки-Харківську ще думається, що зі стоянки має бути зручно виїхати, щоб не довелося вранці або ввечері намагатися продертися через натовп і торговців у підземному переході.

РЕКОМЕНДАЦІЯ: Велостоянки мають бути пріоритетним напрямком розвитку велоінфраструктури. Їх варто будувати одночасно або й раніше за маршрути I категорії. Потрібно також передбачити надійну охорону та доступні ціни за користування.



Фото 3. Презентація на пішохідній зоні, вул. Б. Хмельницького

Інтерес до проекту виявили роллеристи та люди на самокатах. Також ішла мова про електровелосипеди.

РЕКОМЕНДАЦІЯ: По можливості врахувати потреби інших користувачів альтернативних видів транспорту.

Хлопці, хочу а) велобани, щоб не перетинався рух з автами, б) такий велобан понад Дніпром і подалі від руху, з веломотами та інше, щоб рекреаційно, в) велобан через Дніпро, щоб функціонально, бо треба ж і на той берег, г) інфраструктуру і під електроролери та електроролери, які нічим не гірше веломашини. Думайте з прицілом і на майбутнє, верштейт ір кумпелз?

Більше інформації про проект СТАРТ на сторінці www.velotransport.info/start