

АНАЛИЗ ВНУТРИГОРОДСКОЙ ВЕЛОПЕШЕХОДНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА ПИНСКА

К.Е. Чекун, 3 курс

Научный руководитель – О.Н. Левшук, старший преподаватель
Полесский государственный университет

Современный рост автомобильных средств приводит к тому, что пешеходные маршруты сокращаются, а для велосипедного транспорта практически не предусмотрено возможности движения. При этом заторы на дорогах и уменьшение мест парковки для автомобилей, приводят к возрастанию интереса именно к велосипедному передвижению[1]. Во многих странах мира велосипед является одним из самых популярных видов городского транспорта. Успешные примеры развития крупных городов, демонстрирующие комплексный подход к строительству, благоустройству и автотранспортному обеспечению муниципального пространства, свидетельствуют именно о развитии системы общественных средств перемещения, пешеходных маршрутов и велосипедного движения. Использование автомобилей имеет свои плюсы, однако при передвижении на небольшие расстояния, удобно использовать велотранспорт[2].

Цель работы – определить принципы формирования качественной велопешеходной инфраструктуры и преимущества использования велосипеда в системе транспортного движения города Пинска.

Объектом и предметом исследования является велопешеходная инфраструктура города Пинска.

Преимущество велосипедного движения перед другими видами транспорта, определяется рядом факторов:

- экологичность – велосипед не выбрасывает вредные газы в атмосферу и не производит шум, что оказывает положительное влияние на экологию;
- оздоровление – езда на велотранспорте способствует улучшению физического состояния людей;
- мобильность – велосипедисты не подвержены городским пробкам;
- экономичность – использование велосипеда для кратких поездок экономит расходы на топливо.

Для развития данного направления, в городах необходимо создавать качественную и безопасную велоинфраструктуру, соответствующую следующим показателям:

- соблюдение безопасности путем обособленности велополос от проезжей части, установления дополнительных предупреждающих знаков, выполнения правил движения, предусматривающих ограничение скорости велосипедистов на поворотах и перекрестках;
- организация связанности и прямолинейности велосипедных маршрутов, которые позволят достичь назначенного пункта как можно быстрее;
- открытие возможности зрительного восприятия привлекательного, окружающего ландшафта и архитектуры города;
- создание пунктов велопроката, ремонта и различных велосервисов[3].

В городе Пинске активно развивается велопешеходная инфраструктура, особенно в новых жилых микрорайонах. Схема существующей вело-сети приведена на (рисунке 1).

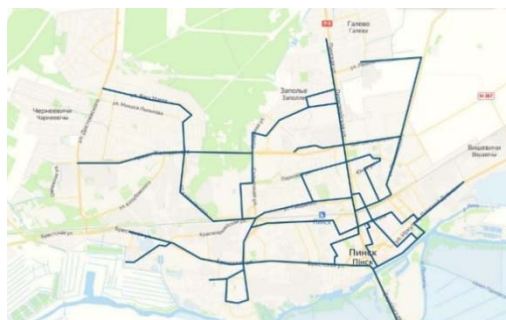


Рисунок 1 – Схема существующих велодорожек в г. Пинске

Примечание: [Авторская разработка]

Проводится ряд мероприятий для поддержания тенденции велодвижения в городе, выполняют работы по снижению бортовых камней, что значительно облегчает передвижение не только велосипедистам, но и людям с ограниченными возможностями, молодым мамам с коляской. Для выделения велодорожек используется асфальтобетон яркого цвета, способствующий лучшей ориентации прохожих и велосипедистов. На пешеходных переходах наносят дополнительные отметки для организации велосипедного переезда.

Ежегодно в городе проходят различные тематические велопробеги, в которых активно участвуют граждане Пинска. Данные мероприятия способствуют развитию интереса к велосипедному транспорту. В 2020 году в Пинске появилась сеть велошеринга, которая позволила пользоваться системой проката через мобильное приложение «Kolobike». Однако данная система не прижилась и вскоре прекратила свою работу.

На данный момент организованы полноценные велопешеходные дорожки, с разделением движения разметкой, с соответствующими предупреждающими знаками по ул. Брестской, ул. Первомайской, в микрорайоне Жемчужный, на набережной города.

Не смотря на ряд выполненных мероприятий по благоустройству велоинфраструктуры, в данном направлении существует не мало вопросов касающихся безопасности и качества дорожного покрытия, требующих доработки или улучшения. На некоторых участках отсутствуют условия для беспрепятственного передвижения велосипедистов. Во многих частях города тротуарные дорожки низкого качества или вовсе прерываются. Велодорожная разметка установлена только на вышеупомянутых основных улицах. На большей части пешеходных переходов отсутствует соответствующая маркировка, обозначающая пересечение с велосипедной полосой.

Проанализировав внутригородскую велопешеходную инфраструктуру, можно выделить определенную совокупность направлений по которым необходимо провести ряд работ:

- решить проблему велопарковки во дворах и в местах общественного скопления людей;
- разработать велобоксы для хранения на свободных придомовых территориях;
- организовать безопасные спуски с тротуара на проезжую часть;
- снизить риски возникновения ДТП с участием велосипедистов;
- устранить отсутствие разметки на велодорожках, которая включает в себя знаки, линии, пиктограммы.

Таким образом, в организации вело-инфраструктуры города, рекомендуется выделить ряд маршрутов, на которых целесообразно организовать велосипедные полосы. В дополнение к существующим, необходимо спроектировать велосипедные дорожки на улицах Революционная, Майская, Парковая, Клещева, Костюшко, Козубовского. Разметить велопути вокруг солнечного моста (по низу), через лесопарковую зону, соединяющую микрорайон Радужный и Жилгородок, на пересечении улиц Лыньково и Достоевского, Красноармейской и Гайдаенко (рисунок 2).



Рисунок 2. – Схема проектируемых велодорожек в г. Пинске

Примечание: [Авторская разработка]

Поэтапное внедрение велопешеходной инфраструктуры обеспечивает формирование комфортной городской среды, способствует экономическому росту и является важной частью устойчивого развития территорий. Анализ организации вело-инфраструктуры в городе Пинске, позволил предложить решения для создания более качественной среды, обеспечивающей безопасные и удобные веломаршруты для граждан и гостей города.

Список использованных источников

1. Мыллов, В. Проектирование городских велодорожек / перевод с английского Н. Андреева. – Москва : АНФ, 2015. – с. 178
2. Дюфур, Д. Велотранспортная инфраструктура / пер. с англ. А. Панков. Нидерланды: 2014. – с. 62
3. Дюфур, Д. Принципы развития велотранспорта / пер. с англ. А. Увижев. Нидерланды: 2015. – с. 143