

## Анотація

У статті пропонується розглядати архітектурний об'єкт як індивідуальне «істоту», а не як ідеальну типологічну сутність. Наводяться кілька рішень житлових об'єктів органічно «вживлених» в реальний соціально-фізичний простір міста.

Ключові слова: цілісний простір міста, ілюзія, реальність, «живе» житло, як метафора, аналогія, регенерація, тканина, кордон, симбіотичні відносини, процес кристалізації.

## The summary

In the article we propose an architectural object regarded as an individual "being" rather than as an ideal typological essence. Are some solutions residential properties organically "implanted" in the real socio-physical space of the city.

Keywords: holistic urban space, illusion, reality, "living" house as a metaphor, analogy, regeneration, tissue boundary, a symbiotic relationship, the process of crystallization.

УДК 725.3.381

М. В. Гарбар

*асистент кафедри дизайн архітектурного середовища КНУБА***ВЕЛОСИПЕДНІ СТОЯНКИ НА ТРАНСПОРТНИХ ВУЗЛАХ**

Анотація: в статті аналізується досвід поєднання велосипедного та громадського транспорту в місті в загальну транспортну мережу, принципи організації велосипедних стоянок на транспортних вузлах, поняття велосипедна станція.

Ключові слова: велосипедний транспорт, велосипедні стоянки, велосипедні станції, транспортні вузли.

Більшу частину доби велосипедний транспорт так само як і інші види транспорту знаходиться на стоянках, тому правильне розташування стоянок є додатковим стимулом для його розвитку.

Найпотужніші вело стоянки тимчасового зберігання розміщують здебільшого на транспортних вузлах. Велостоянки на залізничних вокзалах та станціях, біля зупинок метро, міської електрички, трамваїв та автобусів

заохочують велосипедистів до триваліших поїздок, в яких спільно використовуються різні види транспорту.

Такий ланцюг інтермодальної подорожі пропонує серйозну альтернативу автомобілю на більш далекі відстані та сприяє створенню більш кліматично сприятливих транспортних систем. В цілому, організація вело стоянок біля транспортних вузлів має потенціал підвищити користування як велосипедним, так і громадським транспортом. Всі зупинки громадського транспорту мають розглядатися як потенційні точки перетину мереж велосипедного та громадського транспорту. Інтеграція мереж громадського та велосипедного транспорту є корисною для обох типів транспорту через те, що в цілому, громадський та велосипедний транспорт доповнюють одне одного. Ці два види транспорту дуже просто поєднати у поїздках «від дверей до дверей». Для велосипедистів подорож до та від зупинок громадського транспорту – це ефективний спосіб пересуватися на довші відстані (більше 7,5 км). [1]

Простір, необхідний для паркування велосипедів, є набагато меншим порівняно з просторовими потребами автомобіля. Також комбінована подорож «велосипед – громадський транспорт - велосипед» є гідною конкуренцією автомобільним подорожам та підвищує користування громадським транспортом.

Спільне користування велосипедом та громадським транспортом потребує умов для середньо або довготривалого зберігання велосипеду. Велосипедні стоянки біля зупинок та станцій громадського транспорту можливо поділити на:

- велопарковки, які складаються з стійок, скоб для велосипедів;
- сховища (боксы для зберігання велосипедів, території та приміщення, що охороняються).

Кількість велосипедистів служить корисним показником для визначення необхідних умов та приблизних послуг на велосипедних парковках.

За кількістю місць велостоянки можливо поділити на:

- Малі (<300 велосипедів);
- Середні (300 – 1000 велосипедів);
- Великі (>1000 велосипедів).

Це в свою чергу накладає певні умови на розміщення та проектування велосипедних стоянок в комплексі транспортно – пересаджувального вузла у таблиці 1.

Таблиця 1

<i>Малі (&lt;300 велосипедів)</i>	<i>Середні (300 – 1000 велосипедів)</i>	<i>Великі (&gt;1000 велосипедів)</i>
Безкоштовна стоянка, бажано крита, яка надає можливість надійно закріпити велосипед	Безкоштовна стоянка, бажано крита, яка надає можливість надійно закріпити велосипед	Безкоштовна стоянка, бажано крита, яка надає можливість надійно закріпити велосипед
		Безкоштовна стоянка в приміщенні з обмеженим наглядом
Платні велосипедні бокси	Платна автоматизована стоянка з системою контролю доступу	Платна автоматизована стоянка з системою контролю доступу

Потенціал мультимодальних пересадочних вузлів для збільшення абсолютної кількості користувачів велосипедів в містах є дуже високим. Такі вузли дають можливість створювати повноцінні велосипедні станції з додатковими послугами для велосипедистів. Необхідний обсяг інфраструктури для велосипедистів залежить від типу громадського транспорту та кількості велосипедистів, які роблять (або потенційно робитимуть) пересадку.

Термін «велосипедна станція» означає умови зберігання велосипедів на ключових залізничних вокзалах, та включає велосипедний паркінг, сховища та більш-менш широкий спектр додаткових послуг для велосипедистів. До таких можливо включити:

- обслуговування велосипедів, в тому числі, мийка, технічний нагляд та ремонт, насосна колонка, зарядка електричних велосипедів;
- прокат та продаж аксесуарів: дитячі крісла, велосипедний одяг, набори інструментів;
- туалетні та душові кабінки для велосипедистів;
- оренда та продаж нових та уживаних велосипедів,
- інформаційні послуги: веломапи, туристична інформація тощо.

У Нідерландах великі велосипедні сховища з базовим набором послуг є розповсюдженою та стандартною практикою на великих вокзалах. Існує 93

велосипедні станції із середньою місткістю у 1000 веломісць, а в деяких випадках місткістю до 10000 велосипедів. В німецькому регіоні Північний Рейн – Вестфалія термін «велосипедна станція» (Radstation) було введено в 1995 році. Їх місткість коливається від 100 до 3300 велосипедних місць. Його використовували як назву програми з облаштування 100 станцій. На сьогодні термін «велосипедна станція» став поширеною концепцією брендингу, який має еквіваленти різними мовами (velostation, ciclostazione). Термін, як такий, може бути особливо корисним в містах-початківцях та прогресуючих містах. [1]

Перший пілотний проект впровадження велосипедного транспорту в міську транспортну мережу під назвою «Старт» розташований в Дарницькому районі міста Києва. Територія району 1380 га, з населенням понад 250 000 мешканців. Ця частина Києва характеризується високою щільністю забудови, пласким рельєфом поверхні та фізичною наявністю простору для створення велосипедної інфраструктури чи інших нових для Києва рішень. Іншою характерною ознакою району є залежність від рейкового громадського транспорту (метро і, в перспективі, міська наземна залізниця), яким користується велика частка мешканців для доїзду до місць праці на правий берег Дніпра. Гілка метро, розташована під проспектом Бажана, є в пішоходній доступності для менше ніж 20% будинків. Інші мешканці для під'їзду до станцій змушені користуватися громадським транспортом, в першу чергу маршрутками – відстань таких щоденних поїздок коливається від 500 метрів до 3 кілометрів. В пікові години доїзд до метро подекуди займає не менше часу, ніж власне поїздка на метро до центру міста. [3] На даний час вздовж проспекту Миколи Бажана з обох боків виконані велосипедні доріжки, які мають безпосередній доступ до декількох станцій метро: Славутич, Осокорки, Позняки, Харківська, Вирлиця, Бориспільська, але поруч із станціями відсутні місця довготривалого зберігання велосипедів, що не дає можливості використання велосипедів як підвозячого транспорту від «дверей» до пересадки на більш швидкий громадський транспорт – метро.

Використання велосипеда обмежене лише територією даного спального району. Існують також певні обмеження переїзду велосипедом з одного боку проспекту Бажана на інший, на даний час це можливо лише по автомобільним смугам мостів. Відсутність велосипедних стоянок біля станцій метро також не дає можливості використовувати велосипед при щоденних поїздках з дому до роботи, навчання тощо. Спорудження велосипедних стоянок довготривалого використання в спальних районах біля станцій метро надасть можливості велосипеду конкурувати з маршрутним таксі, яке є поки єдиним тут «підвозячим» транспортом.

Велосипедний транспорт є цінним підвозячим транспортом і порівняно із пішою ходою більш ніж вдесятеро збільшує територію, яку охоплюють зупинки громадського транспорту.

Велосипедний транспорт може виконувати дві функції:

- ПІДВОЗЯЧОГО ТРАНСПОРТУ (в поєднанні із іншим видом транспорту);
- САМОСТІЙНОГО ТРАНСПОРТУ (заміна іншого виду транспорту).

На найкоротших відстанях, велосипед є радше заміною, аніж доповненням громадського транспорту. Більш за все це стосується міських автобусних маршрутів, які мають щільну транспортну мережу з великою кількістю зупинок поблизу пунктів призначення поїздок та відносно низькою швидкістю. Поєднання подорожей «велосипед - автобус» є маловірогідним, якщо щільність зупинок є високою, вони знаходитимуться на пішій відстані від пунктів призначення, і велосипед не знадобиться.

Спальні райони міста, приміські селища, ділові квартали поза межами центру часто з'єднані з центром міста одним маршрутом. Зупинки зазвичай знаходяться вздовж головних доріг, іноді досить далеко від місця проживання. Забезпечення відповідних умов для паркування велосипедів може стати серйозним стимулом для використання громадського транспорту.

Великі міста пропонують варіанти швидкісного громадського транспорту з меншою кількістю зупинок для пересування на великі відстані, такі як швидкісний трамвай, метро або міська електричка. Для таких видів транспорту велосипед є природнім доповненням в якості підвозячого транспорту.

Розвиток велоінфраструктури втрачає сенс без інтеграції її у загальну транспортну систему. Він є неможливим без паралельної реформи автотранспортної схеми міста. Просування велосипедного транспорту повинно бути дуже чітко обґрунтовано і зважено, повинні бути враховані усі аспекти транспортної системи конкретного населеного пункту. Він має відігравати дійсно корисну роль в конкретному місті. Таке збалансоване транспортне планування надає можливості для тісної інтеграції між усіма транспортними службами таких як велосипед - автобус, велосипед – залізничний транспорт, велосипед – метро, а також розуміння які транспортні засоби є найбільш популярні серед населення, динаміку конкуренції і сполученість між транспортними засобами. [2]

Отже, на основі розглянутих досліджень впровадження велосипедного транспорту в міську транспортну мережу, вивчення досвіду розвитку велоінфраструктури на транспортних вузлах можливо зробити певні висновки, що велосипедні стоянки та сховища на зупинках громадського транспорту:

- покращують доступність подорожей на більш довгі відстані для велосипедистів;

- заохочують спільне користування велосипедом та громадським транспортом;
- можуть зробити свій внесок в дизайн та якість міського простору, додати цінності проектам по реконструкції та оновленню існуючих транспортних вузлів міста;
- надають можливості зменшення використання автомобільного та автобусного транспорту на невеликих відстанях, а в деяких місцях і на їх заміну;
- потребують невеликих фінансових інвестицій, а при облаштуванні стоянок, що не охороняються, інвестиції є мінімальними;
- потребують спільних зусиль місцевої влади та операторів громадського транспорту по координації зв'язку між всіма видами громадського транспорту в єдину транспортну мережу.

#### Література

1. Український інформаційний центр велотранспорту. Вело інфраструктура на транспортних вузлах. Практична довідка PRESTO.  
[www.velotransport.info/?cat=43](http://www.velotransport.info/?cat=43) – 9 с.
2. Програма першої стадії розвитку велосипедної мережі та відповідної інфраструктури у Львові у 2011-2019 роках. 44с.
3. Велосипедний «СТАРТ» для Києва. <http://velotransport.info/?p=690>

#### Аннотація

В статье анализируется опыт объединения велосипедного и общественного транспорта в городе в общую транспортную сеть, принципы организации велосипедных стоянок на транспортных узлах, понятие велосипедной станции.

Ключевые слова: велосипедный транспорт, велосипедные стоянки, велосипедные станции, транспортные узлы.

#### Annotation

The article examines the experience of cycling associations and public transport in the overall transport network, principles of bicycle parking at transport nodes, the concept of a bicycle station.

Keywords: cycling, bike parking, bike stations, transportation hubs.