



Асоціація  
велосипедистів  
Києва

*Вих. №1-7/2014*

Голові Київської міської ради  
Голові Київської міської державної адміністрації  
Віталію Кличку

Секретарю Київської міської ради

### **10 велосипедних завдань до київської влади на півтора роки**

Щороку в Києві вбивають двох велосипедистів і травмують 60. Починаючи з 2009 року кількість ДТП за участі велосипедистів збільшується, і так само збільшується кількість постраждалих і померлих.

Лише за перші 6 місяців 2014 року померло двоє велосипедистів: одного з них автомобіль збив у житловому районі, наїхавши на нього зі швидкістю понад 100 км/год, а іншого 5 днів тому знайшли у лісі біля Кільцевої дороги.

Сумна статистика співпадає у часі з тим, що з 2009 року Київська міська влада проголошує необхідність розвитку велотранспорту у Києві, а її окремі чиновники декларують журналістам, як багато вони роблять для київських велосипедистів.

Насправді, за 5 років обіцянок було збудовано лише 10 км велодоріжок, якість яких настільки погана, що велосипедисти не можуть ними користуватися. Встановили 30 велопарковок, з яких через півроку лишилося 10. А чотири нормативні документи київської влади (3 розпорядження і 1 цільова програма), що передбачають розвиток велотранспорту, не були виконані навіть на 5%.

На шести нових транспортних розв'язках, що були відкриті у минулі роки, велосипедний рух не передбачений на жодній. Тепер на цих шести розв'язках велосипедисти можуть проїхати, лише наражаючись на небезпеку бути збитими.

Щороку кількість велосипедистів у Києві збільшується вдвічі. І якщо міська влада надалі нічого не робитиме, щоб рух на велосипедах у Києві став безпечним, кількість смертей та травм велосипедистів збільшиться.

**Тому ми вимагаємо якомога швидшої розробки та реалізації велотранспортних програм у Києві.**

1) Нам потрібний **безпечний проїзд по мостам через Дніпро** – половина київських

велосипедистів користується ними щодня. І половина усіх смертей велосипедистів сталася саме на мостах.

2) Нам потрібний **безпечний проїзд через Поштову площу** – тут перетинаються три головні веломаршрути Києва. І на разі велосипедисти змушені їх долати або рухаючись у третій смузі з автомобілями, або заважаючи пішоходам. Перспектива торговельного центру, через який доведеться проходити велосипедистам, штовхаючи пішоходів у переході шириною шість метрів з кіосками, нас не влаштовує.

3) Нам потрібне **обов'язкове проектування шляхів для велосипедистів на усіх транспортних реконструкціях та будівництвах**. Розпорядження КМДА №1036 від 01.12.2010 року, що «рекомендувало враховувати рух велосипедистів, за технічної можливості», ігнорується проєктантами та не було виконане жодного разу.

4) Ми вимагаємо, щоб **метою Києва у політиці безпеки дорожнього руху було «нуль загиблих у ДТП»**, а не «півтори людини на 1 кілометр», як це прописано у Стратегії розвитку Києва до 2025. Треба розробити стратегію безпеки дорожнього руху, яка дійсно допоможе зменшити кількість загиблих у ДТП.

Ми вимагаємо якісної велосипедної інфраструктури, спланованої та збудованої за європейськими стандартами.

5) Потрібно **прибрати кіоски та парковку автомобілів з велодоріжок на проспектах Перемоги та Бажана**. Зараз що три кілометри велосипедисти змушені спішуватися і протискуватися на міні-ринках, і це аж ніяк не заохочує людей користуватися велосипедами.

6) Нам потрібні **криті, безпечні велопарковки з охороною біля 15 станцій метро**. Ключова вимога – захист велосипедів від крадіжок. Такі «перехоплюючі» велопарковки заохочуватимуть людей замість маршруток їхати на велосипедах до станцій метро, що покращить і здоров'я мешканців, і транспортну ситуацію в місті. Цей пункт можна реалізувати за кошти інвесторів.

7) Нам потрібні **місця для перевезення велосипеда у фунікулері, трамваях та тролейбусах** – не заважаючи пасажирам. Поєднання велосипеда та громадського транспорту поліпшить транспортну ситуацію в місті: люди обиратимуть велосипед для долання більших відстаней, зменшуватимуть затори на дорогах та поліпшуватимуть своє здоров'я.

8) Нам потрібний **перший повністю велосипедизований район**, досвід реалізації якого буде поширений на інші райони міста. Для Дарницького району уже розроблений план велоінфраструктури, спільно з німецькими експертами, і його треба прийняти, профінансувати та реалізувати протягом двох років.

Ми хочемо, аби ці вимоги були реалізовані не лише велоактивістами, як це було у минулі роки.

9) Тому Києву потрібна **Велосипедна Концепція до 2020 року**, яка буде розроблена спільно з громадськістю та експертами, і включатиме всі перелічені вище пункти, а також план розвитку велотранспорту до 2020 року.

10) Для реалізації перелічених пунктів та Велосипедної Концепції у мерії **потрібен cycling officer – радник з велосипедної інфраструктури**, який протягом повного робочого дня працюватиме на реалізацію велосипедних цілей. Велосипедні радники успішно працюють в меріях Львова та Вінниці з 2011 року.

Асоціація велосипедистів Києва підготувала перелік вимог до велосипедного радника, і хоче брати участь у виборі цієї людини.

**9 з 10 цих пунктів можна виконати без залучення бюджетних коштів.** Потрібні політична воля, дієва робота чиновників та активістів, вивчення успішного іноземного досвіду та залучення інвесторських коштів.

**Усі 10 пунктів реально реалізувати протягом 1,5 років, і навіть раніше.**

Асоціація велосипедистів Києва має значний досвід у велотранспортному розвитку, має контакти експертів та численні приклади іноземного досвіду. Ми працюємо над розвитком велоруку вже кілька років, і продовжуватимемо це робити. Тому просимо вас обов'язково залучити нас до роботи з виконання цих велосипедних завдань.

Детальний план виконання завдань та терміни виконання – у додатку 1.

**Контакти:**

Асоціація велосипедистів Києва,  
Ірина Бондаренко,  
097 699 10 38,  
isbondarenko@avk.org.ua

Ксенія Семенова,  
067 253 18 43,  
ksenia.semenova@avk.org.ua



Асоціація  
велосипедистів  
Києва

## Додаток 1. Доцільність, план та терміни виконання 10 велозавдань.

1. Призначити радника з велосипедних питань (cycling officer), який буде мати необхідні повноваження для розвитку велосипедної інфраструктури у Києві, і кандидатура якого буде погоджена з громадськістю,

**Обґрунтування:** Досі в Києві не було такої посади, тому ніхто не був відповідальним за розвиток велоінфраструктури. Лише силами велоактивістів було зроблено те, що має Київ зараз. Відсутність відповідальної людини за розвиток велотранспорту призвела до майже повної зупинки цього напрямку в Києві. Усі європейські міста, що розвивають велорух, впровадили таку посаду (cycling officer). В Україні таких працівників мають Львів та Вінниця.

### Що необхідно зробити:

- впровадити посаду “радника з розвитку велотранспорту Києва”,
- провести конкурс на обрання радника із залученням громадськості,
- призначити радника,
- визначити чіткий план його роботи на 1,5 роки.

**Термін:** до 31.08.2014

2. Прийняти Велосипедну концепцію Києва до 2020 року, погодити її з громадськістю, включити належну частину у бюджет 2015 року,

**Обґрунтування:** Понад 10 міст України мають затверджену Концепцію розвитку велосипедного транспорту (Львів, Донецьк, Одеса, Кривий Ріг), і близько 10 працюють над створенням такої концепції (Чернігів, Чернівці). У Києві такої концепції немає. Асоціація велосипедистів Києва розпочала роботу зі створення велоконцепції Києва за перевіреними роками німецьким прикладом, працюючи в групах та залучаючи іноземних експертів, і розраховують завершити планування до 30.07.2014. Наявність затвердженої концепції в Києві є запорукою відповідальної та чіткої роботи міської влади у сфері розвитку велотранспорту. Концепція передбачає створення повністю велосипедної мережі Києва до 2020 року.

### Що необхідно зробити:

- відповідальним працівникам КМДА (обов'язково — раднику з велотранспорту) взяти участь у роботі велоактивістів та експертів щодо створення Велоконцепції,
- провести роботу з розрахування бюджету Велоконцепції,
- перекласти Велоконцепцію у Міську цільову програму, узгодити комісіям Київради,
- прийняти на засіданні Київради,
- включити у міський бюджет на 2015 рік, залежно від запланованих робіт,
- почати проектування та будівництво відповідно до плану робіт.

**Термін:** прийняти програму на сесії Київради до 30.09.2014, включити у бюджет міста і почати проектування до 31.12.2014.

3. Профінансувати проект пілотної велосипедної інфраструктури Дарницького району “СТАРТ” у 2015 році (20 мільйонів гривень),

**Обґрунтування:** У рамках Велоконцепції Києва до 2020 року необхідно у 2015 році обов'язково розпочати проектування та будівництво пілотного велосипедного району Дарницького — проекту “Старт”, розробленого велоактивістами, експертами та планувальниками з німецьких експертних інститутів.

Дарницький район має стати повністю велосипедним до кінця 2016 року, а досвід проектування та будівництва має бути врахований у подальшій роботі в інших районах.

**Що необхідно зробити:**

- прийняти Велоконцепцію Києва, у рамках якої прописаний проект “Старт”,
- прорахувати бюджет проекту “Старт”, відповідно до проведеного планування, та включити до бюджету міста 2015,
- обрати проектувальників та будівельників спільно з громадськістю,
- почати проектування та будівництво.

**Термін:** прийняти Велоконцепцію на сесії Київради до 30.09.2014, включити у бюджет міста і почати проектування до 31.12.2014.

4. Зобов'язати проектувальників при ВСІХ реконструкціях та будівництвах обов'язково враховувати велосипедний рух,

**Обґрунтування:** Київ багато будує і реконструює транспортні розв'язки та дороги, при цьому рух велосипедистів при проектуванні ігнорується. Це призводить до того, що велосипедисти наражаються на велику небезпеку, намагаючись проїхати новими розв'язками, і наражають на небезпеку інших учасників руху. У деяких випадках це призводить до ДТП з потерпілими, і в кожному випадку — до небажання мешканців міста користуватися велотранспортом.

У європейських містах щоразу, проектуючи зміни у транспортній мережі, обов'язково враховують рух велосипедистів. У Києві повинно бути так само.

Існує Розпорядження КМДА щодо врахування руху велосипедистів під час реконструкцій, але воно не виконується, проектувальники його ігнорують, бо у Розпорядженні не прописана його обов'язковість.

**Що необхідно зробити:**

- внести зміни до Розпорядження КМДА щодо обов'язкового врахування руху велосипедистів під час реконструкцій та будівництв транспортних об'єктів,
- відповідальному Раднику з велотранспорту слідкувати за усіма реконструкціями та будівництвами і працювати щодо врахування велоруху.

**Термін:** до 30.09.2014.

5. Організувати швидкий та безпечний проїзд велосипедистів на трьох мостах Києва (Метро, Московський, Патона), обладнати безпечні та зрозумілі заїзди і з'їзди з мостів, безпечний рух по мостах,

**Обґрунтування:** Мости Києва є місцями зосередження велосипедистів та

автомобілістів, а також місцями зосередження ДТП. Смерті київських велосипедистів у разі ДТП стаються здебільшого саме на мостах.

Тому необхідно якомога швидше провести роботи з організації швидкого та безпечного проїзду велосипедистів на найбільш популярних мостах: Метро, Московського та Патона.

**Що необхідно зробити:**

- розробити проекти щодо врахування велосипедного руху на заїздах на мости Метро, Московський та Патона, і руху по самих мостах,
- обговорити проекти з громадськістю,
- виділити кошти на організацію безпечного руху велосипедистів по мостах,
- збудувати відповідну велосипедну інфраструктуру.

**Термін:** до 31.12.2014.

6. Зробити безпечні та зручні проїзди велосипедистів по Поштової площі,

**Обґрунтування:** Поштова площа — місце перетину двох велосипедних маршрутів та точка, де проїжджає дуже багато велосипедистів. Після реконструкції 2013 року, що досі триває, велосипедисти по ній проїхати безпечно не можуть: вони змушені або небезпечно перелаштовуватися у четверту смугу, або спускатися-підніматися вузькими сходами в торговельний центр, заважаючи пішоходам.

**Що необхідно зробити:**

- дати розпорядження відповідальним за реконструкцію Поштової площі щодо обов'язкового врахування руху велосипедистів до завершення реконструкції,
- розробити та затвердити разом із громадськістю проект руху велосипедистів,
- збудувати необхідну інфраструктуру.

**Термін:** до 20.08.2014.

7. Прибрати кіоски та парковку автомобілів з велодоріжок на Перемоги та Бажана,

**Обґрунтування:** Проїзд велодоріжкою на Бажана ускладнений, а велодоріжкою на проспекті Перемоги — взагалі неможливий, через розміщені на ній МАФи, а також через незаконну парковку автомобілів по всій велодоріжці.

Щоб велосипедисти дійсно могли користуватися створеною для них велосипедною інфраструктурою, на яку витрачені бюджетні кошти, слід терміново прибрати незаконно розміщені на велодоріжці МАФи та зробити неможливим заїзд автомобілів.

**Що необхідно зробити:**

- прибрати МАФи з велодоріжок на Бажана та Перемоги,
- встановити стовпчики у місцях заїзду на велодоріжки (наприклад, два стовпчики по краях заїзду на велодоріжку так, щоб між ними не могла проїхати машина, а також стовпчики уздовж дороги),
- у години пік направити представників ДАІ для контролю за не-паркуванням на велодоріжці,
- перевірити подальше проектування та реалізацію велодоріжок на предмет того, чи не будуть на них стояти МАФи та припарковані машини.

**Термін:** до 30.07.2014.

8. Створити криті безпечні велосипедні парковки і під'їзди до них біля 15 станцій метро (або всередині переходів метро) у 2015 році (сумарною місткістю 2500 велосипедів),

**Обґрунтування:** Задля покращення транспортної ситуації необхідно передбачити створення критих велосипедних паркінгів тривалого зберігання велосипедів біля ключових станцій метро та міської електрички. Мешканці району можуть під'їжджати до метро не маршруткою, а велосипедом, і лишати його під охороною на велопаркінгу, а ввечері забирати велосипед і рушати додому на ньому. Це допоможе розвантажити громадський транспорт на під'їздах до метро та сприятиме популяризації велосипеда в якості міського транспорту.

**Що необхідно зробити:**

- обрати місця для розміщення таких велопарковок,
- домовитися з Київметрополітемом про виділення та облаштування приміщень (одразу криті, недорого), або про виділення землі (треба будувати, шукати землю, дорожчий варіант),
- якщо потрібно, знайти інвесторів,
- зробити 5 пілотних велопарковок, дослідити досвід та популярність,
- зробити ще 10 велопарковок, сумарною місткістю всі — 2500 велосипедів.

**Термін:** пілотні парковки - о 30.09.2014, усі парковки — до 31.03.2015.

9. Забезпечити зручні місця для перевезення велосипедів у тролейбусах, трамваях, міській електричці, фунікулері, та зручні під'їзди з велосипедом до станцій і зупинок,

**Обґрунтування:** Задля поліпшення умов користування велосипедом у такому місті, як Київ, з великими відстанями та схилами, слід створити зручні умови для перевезення велосипедів у тролейбусах, трамваях, міській електричці (уже наявні). Слід замовляти надалі вагони з передбаченим місцем для велосипедів.

Необхідно також передбачити зручні можливості для підвезення/під'їзду на велосипеді до станцій громадського транспорту: зручні пандуси (не ліфти, не рейки), зручне заведення велосипеда у вагон (непотрібно піднімати велосипед на висоту людського зросту).

Це поліпшить умови користування громадським транспортом не лише велосипедистам, а і людям з обмеженою рухливістю, з інвалідністю.

**Що необхідно зробити:**

- видати розпорядження щодо необхідності закупівлі лише таких вагонів громадського транспорту, в яких можна зручно перевозити велосипед, не заважаючи іншим пасажирам,
- забезпечити місця для перевезення велосипедів у наявному рухомому складі (позначити такі вагони наліпкою “Велосипед” біля дверей),
- організувати зручні під'їзди пасажирів до зупинок громадського транспорту з велосипедом,
- організувати можливості для зручного, безперешкодного проходу з велосипедом на станцію трамваїв, електричок (турнікети розширені),
- провести інформаційну роботу з працівниками відповідного громадського транспорту.

**Термін:** до 31.09.2014.

10. Прийняти стратегію “Vision Zero” для міста Києва (мета: нуль загиблих внаслідок ДТП).

**Обґрунтування:** Стратегії, що передбачають цілеспрямовану роботу на зниження кількості ДТП аж до повної відсутності смертності у разі ДТП, є вагомими частинами стратегій розвитку європейських міст.

Київ також має розробити та прийняти таку концепцію, дослідивши можливості, проаналізувавши досвід інших міст та попрацювавши з експертами.

**Що необхідно зробити:**

- провести аналіз причин та наслідків ДТП у Києві,
- запросити іноземних експертів для розробки стратегії “Нуль загиблих внаслідок ДТП”),
- розробити та прийняти таку концепцію спільно з громадськістю.

**Термін:** до 31.07.2015.

**Контакти:**

Асоціація велосипедистів Києва,  
Ірина Бондаренко,  
097 699 10 38,  
isbondarenko@avk.org.ua

Ксенія Семенова,  
067 253 18 43,  
ksenia.semenova@avk.org.ua