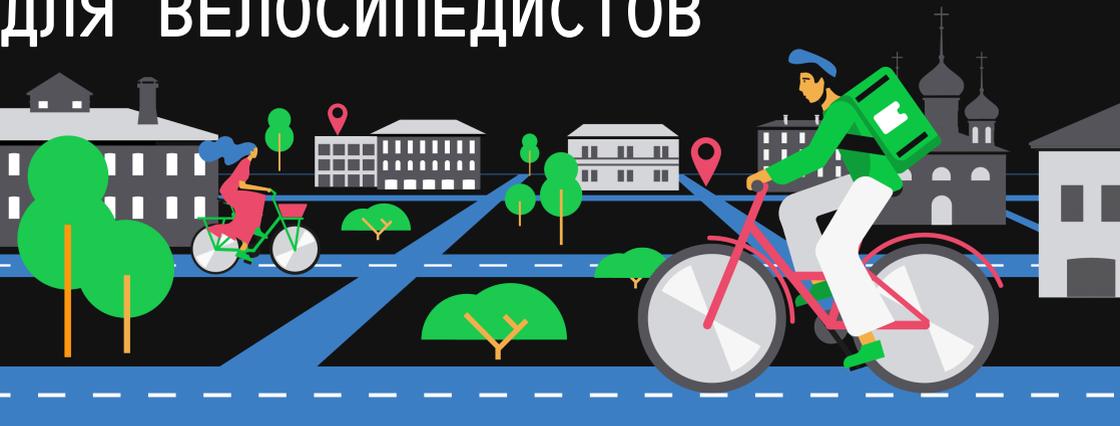


ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО:

КАК СДЕЛАТЬ ГОРОДА УДОБНЕЕ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ



Большое исследование Delivery Club и КБ Стрелка охватывает 15 российских городов-миллионников и определяет главные барьеры и возможности при развитии их велоинфраструктуры. Специалисты проанализировали пространственные данные о перемещениях разных участников велодвижения, в том числе 2,7 млн поездок курьеров, что дало возможность оценить то, насколько города России удобны для поездок на велосипеде не только во время прогулок и занятий спортом, но и в

В отчете вы найдете рейтинг удобства городов для велосипедистов, главные выводы исследования и чек-лист с подробными данными, которые помогут определить, в каких местах вашего города велоинфраструктура нужна в первую очередь.

КАК ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ПОМОГАЮТ ГОРОДАМ

Международные исследования доказывают: если в результате развития велоинфраструктуры горожане пересекаются на велосипеды для регулярных поездок, это запускает цепочку положительных эффектов, которые касаются здоровья людей, экологии города, развития бизнеса и рынка труда.

ЛУЧШЕ ДЛЯ БЮДЖЕТА



13:1

ЛУЧШЕ ДЛЯ ЖИЗНИ



-10%

ЛУЧШЕ ДЛЯ БИЗНЕСА



+30%

в велосипедную инфраструктуру¹

на велосипеде²

инфраструктурой³

ЧИЩЕ ВОЗДУХ



47%

вредных веществ в атмосфере — выбросы автотранспорта⁴

ЛУЧШЕ ДЛЯ ТУРИЗМА



+20%

вклад туристов в экономику города во время поездок на велосипедах⁵

ЛУЧШЕ ДЛЯ САМОЧУВСТВИЯ



54%

людей чувствуют себя более счастливыми и энергичными, когда добираются до работы на велосипеде (больше, чем на любых других видах транспорта)⁶

НАСКОЛЬКО НАШИ ГОРОДА УДОБНЫ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

расположение существующей велоинфраструктуры.

Рейтинг был рассчитан с помощью шести индикаторов:

ПРОТЯЖЕННОСТЬ И РАСПОЛОЖЕНИЕ ВЕЛОДОРОЖЕК В ГОРОДЕ

- Наличие на улицах велодорожек и велополос
- Актуальность расположения велодорожек и велополос

УДОБСТВО ГОРОДА ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДА

- Соотношение маршрутов в объезд и кратчайших возможных маршрутов велосипедистов
- Максимальная протяженность веломаршрута по велодорожкам и велополосам

БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ НА ВЕЛОСИПЕДЕ

- Количество ДТП с велосипедами и автомобилями на 100 км улиц
- Доля ДТП с велосипедами и автомобилями с летальным исходом

[Подробнее об индикаторах рейтинга](#)

ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ

Это топ-5 городов, где есть велоинфраструктура в популярных местах. Они ближе всех к тому, чтобы по их улицам велосипедисты могли ездить с комфортом и без лишних рисков.

ГОРОД 1 2 3 4 5

УФА	7.8	9	7.5	7	↑
-----	-----	---	-----	---	---

Один из лидеров по доле велоинфраструктуры в улично-дорожной сети. Большая часть дорожек расположена на популярных улицах с повышенным спросом среди велосипедистов. Высокий потенциал для создания масштабной сети велодорожек через объединение существующих участков.

ЕКАТЕРИНБУРГ	6.7	6	7	7	▼
САМАРА	6.3	6.5	5	7.5	▼

СРЕДНИЙ УРОВЕНЬ

У этих городов есть ярко выраженные проблемные зоны. Основные причины две — неудобные и опасные для велосипедистов участки и отсутствие или неоптимальное расположение велоинфраструктуры.

ГОРОД	1	2	3	4	5
КРАСНОЯРСК	6.2	2	6.5	10	▼
МОСКВА	5.7	5.5	5	6.5	▼
ЧЕЛЯБИНСК	5.7	2.5	5	9.5	▼
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ	5.3	3.5	9.5	3	▼
КАЗАНЬ	5.2	3	6	6.5	▼

НИЗКИЙ УРОВЕНЬ

Эти города показали самые низкие результаты: их велоинфраструктура в меньшей степени, чем в других городах, подходит для комфортных и безопасных поездок. Им нужны новые подходы и масштабные решения.

ГОРОД	РЕЗУЛЬТАТ РЕЙТИНГА	ПРОТЯЖЕННОСТЬ И РАСПОЛОЖЕНИЕ ВЕЛОДОРОЖЕК	УДОБСТВО ГОРОДА ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДА	БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ	ВЫВОД ДЛЯ ГОРОДА
РОСТОВ-НА-ДОНУ	4.8	4.5	5	5	▼
НОВОСИБИРСК	4.7	2.5	5	6.5	▼
ОМСК	4.5	1.5	6.5	5.5	▼

4 ГЛАВНЫХ ВЫВОДА ИССЛЕДОВАНИЯ

1 ВЕЛОСИПЕД СТАЛ ТРАНСПОРТОМ ДЛЯ ПОВСЕДНЕВНЫХ ПЕРЕМЕЩЕНИЙ ПО ВСЕМУ ГОРОДУ

С каждым годом велосипед из элемента досуга и спорта превращается в транспорт для ежедневных перемещений и охватывает все больше городского пространства. Сегодня в российских городах-миллионниках люди активно передвигаются на велосипеде по 70% улиц. Появляются новые локальные сети маршрутов внутри районов и между районами, где велосипед используется не только для прогулок по паркам и набережным

без определенной точки назначения, но и для рутинных поездок на работу или по делам по городу. А в том же Б.

ПОПУЛЯРНОСТЬ УЛИЦ СРЕДИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

МОСКВА ▾

Первым показывается город с наилучшей ситуацией

Популярность улиц среди велосипедистов:

Очень высокая Высокая Средняя Низкая Очень низкая

ЭТО НУЖНО ВСЕМ УЧАСТНИКАМ ДВИЖЕНИЯ

Велоинфраструктура крупных российских городов находится не там, где она нужна больше всего: 88% дорожек и полос расположены за пределами улиц, популярных среди велосипедистов, автомобилистов и пешеходов. Из-за этого

велосипедисты часто вынуждены ездить по тротуарам или автодорогам, подвергая себя и других опасности.

ПОПУЛЯРНЫЕ УЛИЦЫ СРЕДИ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ И УЛИЦЫ С ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРОЙ

ПЕРМЬ



Первым показывается город с наилучшей ситуацией

- Велодорожки и велополосы
- Улицы, одновременно востребованные у автомобилистов, пешеходов и велосипедистов
- Велодорожки и велополосы на востребованных улицах

3 БОЛЬШИНСТВО ДТП С ВЕЛОСИПЕДАМИ И АВТОМОБИЛЯМИ ПРОИСХОДЯТ НА ПОПУЛЯРНЫХ УЛИЦАХ И РЯДОМ С НИМИ

Появление велосипедистов на популярных улицах без велоинфраструктуры неизбежно приводит к конфликтам и происшествиям: выезжать на дорогу опасно для самих велосипедистов, выезжать на тротуар — еще и для пешеходов. В среднем на популярных улицах с активными потоками транспорта и пешеходов происходит в 2 раза больше ДТП с велосипедистами, чем на всех остальных улицах города. Именно в этих местах больше всего нужны востребованные велодорожки

ПОПУЛЯРНЫЕ УЛИЦЫ И МЕСТА, ГДЕ ПРОИЗОШЛО БОЛЬШЕ ВСЕГО ДТП С ВЕЛОСИПЕДИСТАМИ И АВТОМОБИЛЯМИ

КРАСНОЯРСК



Первым показывается город с наилучшей ситуацией

— Улицы, популярные среди автомобилистов, пешеходов и велосипедистов

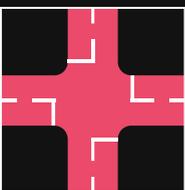
— Места, где произошло больше всего ДТП с велосипедистами и автомобилями

— Популярные улицы, на которых произошло больше всего ДТП с велосипедистами и автомобилями

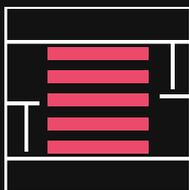
Т МЕСТА ПЕРЕСЕЧЕНИЯ С ДРУГИМИ УЧАСТНИКАМИ ДВИЖЕНИЯ ПРЕДСТАВЛЯЮТ НАИБОЛЬШУЮ ОПАСНОСТЬ ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Самые опасные для велосипедистов места — перекрестки и пешеходные переходы, точки пересечения с прохожими и автомобилями. На них приходится 45% всех ДТП с велосипедистами (часть происшествий происходит на пешеходных переходах, расположенных на перекрестках). При этом инциденты происходят не только во время езды, но и в точках начала и окончания поездки, в пространствах с низкой скоростью передвижения. На них приходится больше 30% случаев.

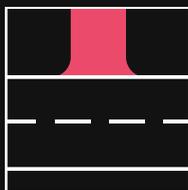
УЧАСТКИ, НА КОТОРЫХ ЧАЩЕ ВСЕГО ПРОИСХОДЯТ ДТП С ВЕЛОСИПЕДАМИ И АВТОМОБИЛЯМИ



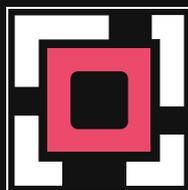
30% Перекрестки



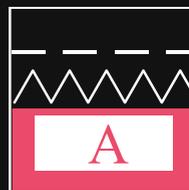
27% Пешеходные переходы



17% Выезд с прилегающей территории



12% Внутривдоровая территория



2% Тротуар, пешеходная дорожка, остановка транспорта

средой через парки, бульвары, набережные и другие пешеходные пространства. Стихийное пересечение потоков создает дискомфорт, конфликты и столкновения пешеходов и велосипедистов, поэтому таким пространствам критически нужна велоинфраструктура.

ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ВЫБИРАЮТ



Велодорожки и велополосы



Тихие улицы со спокойным трафиком



Набережные



Бульвары, аллеи, парки



КАК РАЗВИВАТЬ ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРУ СВОЕГО ГОРОДА

1 ОЦЕНИТЬ СИТУАЦИЮ С ПОМОЩЬЮ ИССЛЕДОВАНИЯ DELIVERY CLUB И КБ СТРЕЛКА

- A. Обсудите исследование и определите основные задачи вместе с жителями, экспертами и предпринимателями
- B. Проверьте, соответствуют ли актуальным запросам существующие программы благоустройства, развития улично-дорожной сети и велоинфраструктуры



[Скачать материалы для разработки веломастерплана своего города](#)



2 РАЗРАБОТАТЬ ВЕЛОМАСТЕРПЛАН ВМЕСТЕ С ЖИТЕЛЯМИ, ЭКСПЕРТАМИ И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЯМИ

- A. Определите масштаб мастер-плана: от одного-двух районов до целого города
- B. Найдите самые востребованные среди автомобилистов, пешеходов и велосипедистов улицы и свяжите их с существующей велоинфраструктурой
- C. Придумайте решения для наиболее опасных участков — перекрестков и пешеходных переходов
- D. Убедитесь, что вдоль велоинфраструктуры достаточно

отдыха, ремонта велосипедов
 F. Разработайте дорожную карту для внедрения велоинфраструктуры в существующие или новые городские программы

3 СДЕЛАТЬ ТЕСТОВУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ НА ОДИН СЕЗОН

- A. Нанесите тестовую разметку в соответствии с вашим веломастерпланом
- B. Понаблюдайте, как тестовые велополосы и велодорожки используются в разное время года



4 ОРГАНИЗОВАТЬ ПРИЕМ ОБРАТНОЙ СВЯЗИ ОТ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

- A. Сделайте сайт или приложение для краудсорсинга идей
- B. Запустите чат-бота или телеграм-канал для удобного общения
- C. Создайте рабочий адрес электронной почты или телефонную горячую линию

НАЧАТЬ РЕАЛИЗАЦИЮ МАСТЕР-ПЛАНА

- A. Проанализируйте эффекты тестовой велоинфраструктуры и отзывы пользователей
- B. Внесите в план корректировки и утвердите этапы его реализации с учетом планов развития города
- C. Создавайте велоинфраструктуру в своем городе и следите за изменениями к лучшему



Как велосипедисты помогают городам

ТРАНСПОРТ БУДУЩЕГО:

КАК СДЕЛАТЬ ГОРОДА УДОБНЕЕ
ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

Насколько наши города удобны для велосипедистов

4 главных вывода исследования

Как развивать велоинфраструктуру своего города

Методика и данные

Связаться с нами:

Пресс-служба КБ Стрелка — pr@strelka-kb.com

Пресс-служба Delivery Club — press@delivery-club.ru

