

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕПАРТАМЕНТ ОСВІТИ І НАУКИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

НАВЧАЛЬНО-МЕТОДИЧНИЙ ЦЕНТР ПРОФЕСІЙНО-ТЕХНІЧНОЇ ОСВІТИ
У ДНІПРОПЕТРОВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

РЕКОМЕНДАЦІЇ
щодо проектування, обладнання та експлуатації
велосипедних стоянок на території
професійно-технічних навчальних закладів



м. Дніпропетровськ
2014

№ п/п	Зміст	сторінка
	Вступ	3
1	Глосарій основних термінів	3-5
2	Організаційні заходи щодо проектування, обладнання та експлуатації велостоянки в закладі	5-6
3	Проектування і облаштування велостоянки	6-11

1. ВСТУП

Події, що відбуваються в державі змушують професійно-технічні навчальні заклади реагувати на виклики сьогодення.

Зрозуміло, що в 2014-2015 навчальному році будуть складнощі у зв'язку зі скороченням паливно-енергетичних ресурсів.

В умовах обмеження і подорожчання паливно-енергетичних ресурсів можна очікувати скорочення маршрутів громадського транспорту, якими користуються учні і працівники при під'їзді до ПТНЗ, а також збільшення вартості проїзду.

Це буде змушувати учнів і працівників ПТНЗ збільшити використання особистого транспорту, а саме велосипедів, мопедів, скутерів.

Опитування, яке було проведено в деяких ПТНЗ, школах і ВНЗ України, показало, що 60 % опитуваних з задоволенням скористалися б особистим транспортом, якби на території навчального закладу було забезпечено безпечне паркування та збереження транспорту учнів.

Це викликає потребу в обладнанні велосипедних стоянок у ПТНЗ. Виходячи з цього пропонуються рекомендації щодо проектування, обладнання та експлуатації велостоянки у закладі

1. Глосарій основних термінів.

Рекомендації використовують такий глосарій:

- велопішохідна доріжка - виділений конструкційно та (або) за допомогою розмітки елемент дороги, призначений для руху пішоходів та велосипедистів (спільного або розмежованого), позначений відповідним дорожнім знаком;

- велопішохідна зона – територія, призначена виключно для руху пішоходів та велосипедистів, позначена відповідними дорожніми знаками;

- велосипед - транспортний засіб, що має два колеса та приводиться в рух виключно мускульною силою людини, яка знаходиться на ньому, зокрема, за допомогою педалей або рукояток;

- велосипедист - учасник дорожнього руху, що керує велосипедним транспортним засобом;

- велосипедна доріжка - виконана поза межами проїзної частини доріжка з покриттям (одностороння або двостороння), призначена для руху на велотранспортних засобах і позначена відповідними дорожніми знаками;

- велосипедна дорога - лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для руху велотранспортних засобів;

- велосипедна інфраструктура (VELOінфраструктура) - сукупність рухомих і нерухомих об'єктів, за допомогою яких забезпечується функціонування велосипедного транспорту;

- велосипедна парковка (велопарковка) - споруда, спеціально призначена для зберігання велотранспортних засобів та обладнана спеціальними конструкційними елементами для кріплення велосипедів – стояками, стелажми, шафками тощо;

- велосипедна стоянка (велостоянка) – ділянка або приміщення, спеціально призначені для зберігання велотранспортних засобів та (або) обладнані спеціальними конструктивними елементами для кріплення велосипедів – стояками, стелажми, шафками тощо;

- велосипедна смуга (велосмуга) – частина проїзної частини, призначена для руху велосипедистів, відокремлена від неї за допомогою суцільних або переривчастих ліній або делініатора;

- велосипедний транспорт–вид транспорту, що базується на використанні велосипедних транспортних засобів;

- велосипедний переїзд(велопереїзд)- ділянка проїзної частини або інженерна споруда, призначена для руху велосипедистів через дорогу;

- світлоповертач (катафот) – пристрій, призначений для позначення транспортного засобу в темну пору доби і в умовах недостатньої видимості шляхом відбиття світла, що випромінюється джерелом, не пов'язаним із цим транспортним засобом, у напрямку, зворотному напрямкові падаючого світла;

- світлоповертальний знак (флікер) – елемент одягу (нашивка, значок, браслет, наклейка, тощо) призначений для позначення пішоходів та велосипедистів у темну пору доби і в умовах недостатньої видимості шляхом відбиття світла у напрямку, зворотному напрямкові падаючого світла;

- смуга безпеки (розділювальна смуга безпеки) – частина тротуару або проїзної частини, виділена конструкційно та (або) за допомогою розмітки, розташована поруч із велосмугою або велосипедною доріжкою з метою гарантування безпеки руху

2. Організаційні заходи з проектування, обладнання та експлуатації велостоянки в закладі

Рішенню керівника навчального закладу про обладнання велосипедних стоянок у закладі передують:

- вивчення потреби в організації функціонування велостоянки серед учнів і працівників закладу (можливо шляхом анкетування);

- розрахунок матеріальних і ресурсних можливостей закладу для обладнання велостоянки;

- роз'яснювальна робота серед учнів і батьків щодо користування приватним транспортом;

- вивчення порядку обладнання велостоянок та досвіду їх роботи в інших навчальних закладах.

Після визначення потреби в організації діяльності велостоянки та наявності матеріальних ресурсів керівник навчального закладу приймає рішення щодо її обладнання. При цьому видається наказ, де визначається:

- причина та мета створення велостоянки;

- місце розташування;

- технічне обладнання;

- особа з числа працівників навчального закладу, яка буде відповідати за організацію роботи велостоянки;
- відповідальність за збереження особистого транспорту учнів і працівників.
- відповідальний за розробку Положення чи Порядку та графіка роботи стоянки;
- порядок ознайомлення учнів і працівників ПТНЗ з Положенням про роботу велостоянки;
- порядок інструктування учнів закладу, щодо правил безпечного паркування велосипедів, забезпечення заходів протидії угонів велосипедів;
- інформування батьків учнів про велостоянку на чергових батьківських зборах;
- порядок вивчення правил дорожнього руху і особливостей водіння велосипедів, мопедів, скутерів під час викладання в закладі предмета «Правила дорожнього руху».

На лінійках, зборах учнів, виховних годинах провести інструктування щодо обов'язкового використання засобів безпеки під час руху, обов'язкового оснащення велосипедів катафотами, а одяжі водія флікерами.

Передбачити періодичні перевірки транспорту учнів щодо оснащення світлоповертальними пристроями і знаками.

Важливим питанням у роботі велостоянки є надійне збереження особистого транспорту учнів і працівників ПТНЗ. У Положенні про велостоянку необхідно передбачити відповідальність за збереження велотранспорту, покладену на одного з працівників закладу та власника, який має використовувати надійні замки для паркування велосипедів та інші засоби протидії угону.

Крім того треба передбачити обов'язками чергових по закладу працівників та учнів періодичний нагляд та обхід вело стоянки.

Для роботи стоянки в темний час керівництву закладу необхідно передбачити її освітлення. Також треба передбачити заходи для облаштування критої стоянки на випадок непогоди .

Враховуючи досвід розвинутих країн Європи, для забезпечення зберігання велосипедів при облаштуванні велостоянки радимо виконати декілька умов:

1. Облаштувати велостоянку в людному місці, наприклад, біля входу до навчального закладу, де постійно є учні, працівники, чергові, в межах території, визначеної для охоронників закладу.

2. Власник повинен забезпечити транспортний засіб надійним замком. Для поліпшення захисту від відмичок рекомендуємо переглянути відео за адресою в інтернеті : <http://www.youtube.com/watch?v=nkK7UPcmkcs>

3. При значній кількості користувачів велостоянкою можна призначити чергових стоянки з числа учнів ПТНЗ - власників велотранспорту.

Враховуючи те, що кількість користувачів велосипедів буде збільшуватися в міській і в сільській місцевості, керівникам навчальних закладів слід поліпшити взаємодію з органами місцевого самоврядування, депутатами місцевих рад, органів державної автомобільної інспекції, працівниками міліції стосовно розбудови в населеному пункті розвинутої велосипедної мережі та велосипедної інфраструктури.

Для проведення роз'яснювальної роботи з цього питання треба використати можливості сайтів навчальних закладів.

3. Проектування і облаштування велостоянок

Метою цих рекомендацій є допомога у створенні велоінфраструктурних об'єктів – велостоянок біля навчальних закладів.

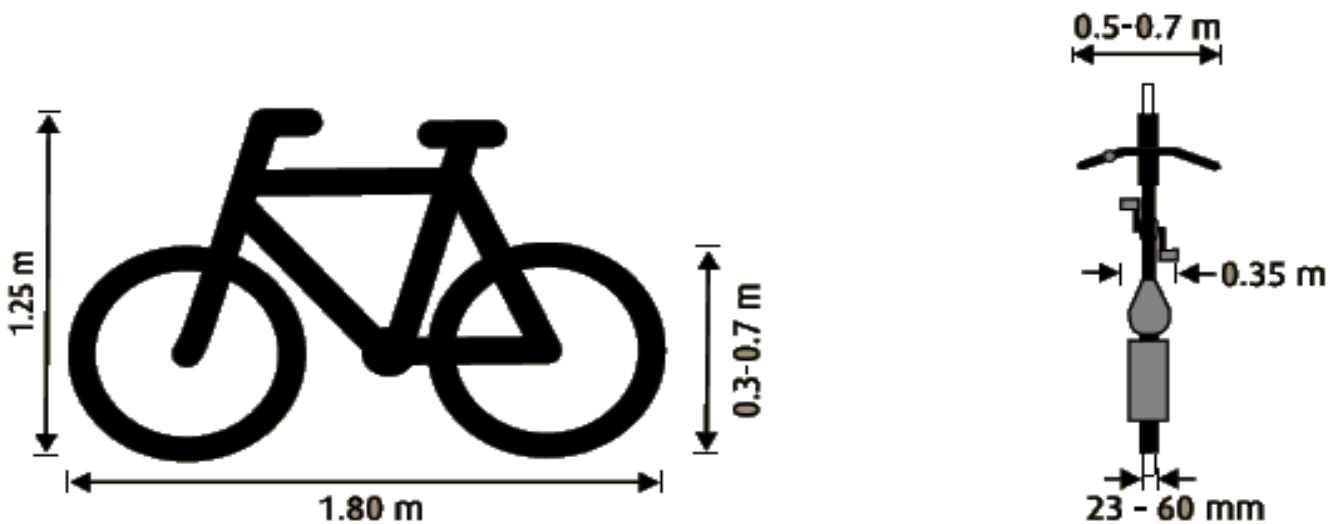


Рис. 2.1. Габаритні розміри веломісця

Велостоянки повинні бути розташовані від входу до будівлі на відстані не більше як 50 м. Криті велостоянки можуть бути розташовані на відстані до 200 м від входу до будівлі.

Конструкція велопарковки не повинна перекривати шляхи евакуації з будівлі, не повинна створювати перешкод на шляху пересування пішоходів, маломобільних груп населення.

На ділянках з великим схилом поверхні конструкції велопарковки слід встановлювати впоперек напрямку схилу.

1. Відстань між паралельно розташованими конструкціями велопарковок – 1200 мм (мінімальна відстань 1000 мм).

2. Зразок розташування велопарковки під кутом 90° до огорож, стін будинків подано на рисунку 3.1. Рекомендована відстань від осі конструкції велопарковки до проїзної або пішохідної зони – 2000 мм, цю відстань можна зменшувати до 1500 мм у випадку відгородження велостоянки від транспортної мережі бордюром.

3. Зразок розташування велопарковки під кутом 90° до огорож та стін будинків, коли між велостоянкою та стіною залишається пішохідний прохід представлений на рисунку 3.2. Рекомендована відстань від осі конструкції велопарковки до проїзної зони – 2000 мм, цю відстань можна зменшувати до 1500 мм у випадку відгородження велостоянки від транспортної мережі бордюром.

Рекомендована відстань від осі велопарковки до стіни – 3700 мм (мінімальна – 2500 мм).

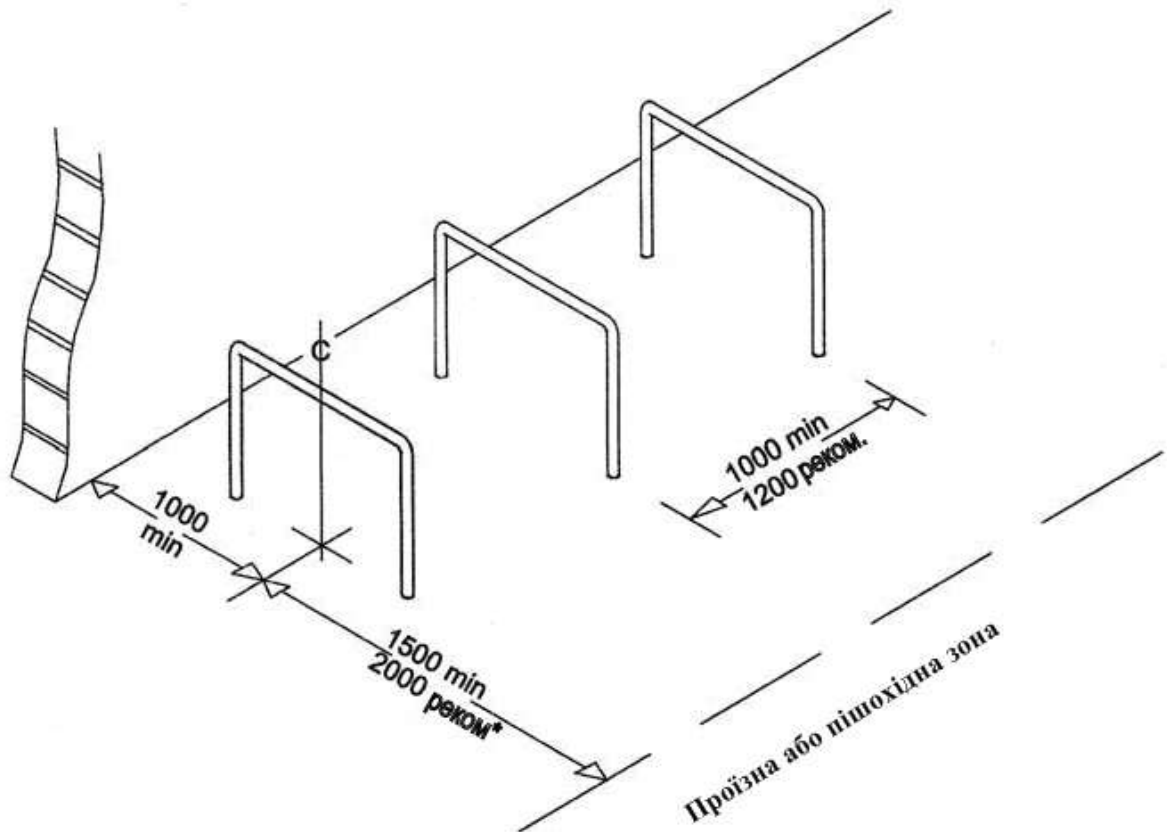


Рис. 3.1. Велопарковки, що розташовують під кутом 90° до огорож, стін будинків та проїзної частини.

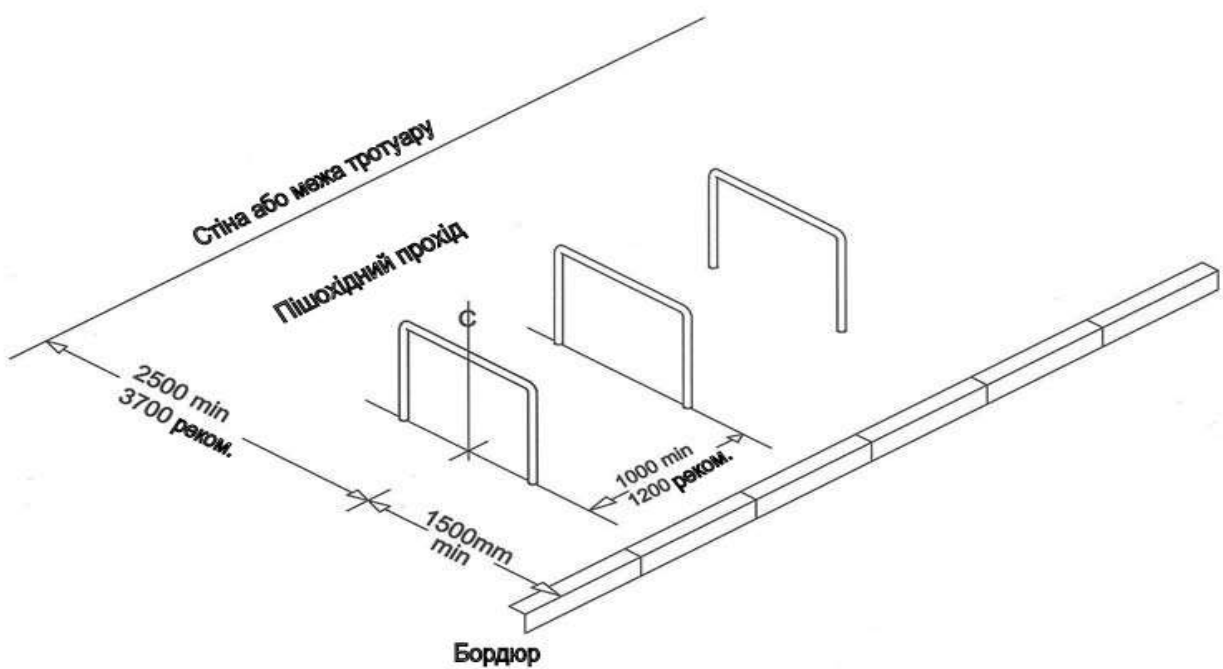


Рис. 3.2. Велопарковки, що розташовуються під кутом 90° до пішохідних доріжок.

8. Зразок розташування велопарковки під кутом 45° до огорож, стін будинків подано на рисунку 3.3. Рекомендована відстань від осі конструкції велопарковки до проїзної або пішохідної зони – 1750 мм, цю відстань можна зменшувати до 1250 мм у випадку відгородження велостоянки від транспортної мережі бордюром.

9. Зразок розташування велопарковки під кутом 45° до огорож та стін будинків, коли між велостоянкою та стіною залишається пішохідний прохід подано на рисунку 3.4. Рекомендована відстань від осі конструкції велопарковки до проїзної зони – 1750 мм, цю відстань можна зменшувати до 1250 мм у випадку відгородження велостоянки від транспортної мережі бордюром. Мінімальна відстань від осі велопарковки до стіни – 2250 мм (при розмішені на цій ділянці пішохідної доріжки) та 900мм (при відсутності пішохідного проходу).

10. При влаштуванні велопарковок вздовж огорож або стін будинків відстань від осі велопарковки до стіни становить 300 мм (при односторонньому розташуванні велосипедів) та 900 мм (при двосторонньому розташуванні велосипедів). Відстань між конструкціями велопарковок повинна становити 2500 мм, при двосторонньому розташуванні велосипедів, і може бути зменшена до 2000 мм – при односторонньому розташуванні. Також при односторонньому розташуванні велосипедів дозволяється улаштовувати велопарковки у вигляді вмурованих в стіну поперечин або кілець. Зразок розташування вело стоянки біля стіни представлений на рисунку 3.5.

11. При влаштуванні влостоянки розрахованої на зберігання великої кількості велосипедів необхідно передбачати розриви для проходу пішоходів та під'їзду велосипедистів. Приклад організації проходів представлений на рисунку 3.6. Рекомендована відстань для проходу між паралельно розташованими велопарковками – 3300 мм (мінімальна 2800мм). Рекомендована відстань між поздовжніми осями велопарковок без проходу пішоходів – 2500 мм (мінімальна 2000мм). Рекомендована відстань між поздовжніми осями велопарковок з проходом пішоходів та проїздом велосипедистів – 3500 мм (мінімальна 3000мм).



Рис. 3.3. Велопарковки, що розташовуються під кутом 45° до огорож, меж будинків та проїжджої частини

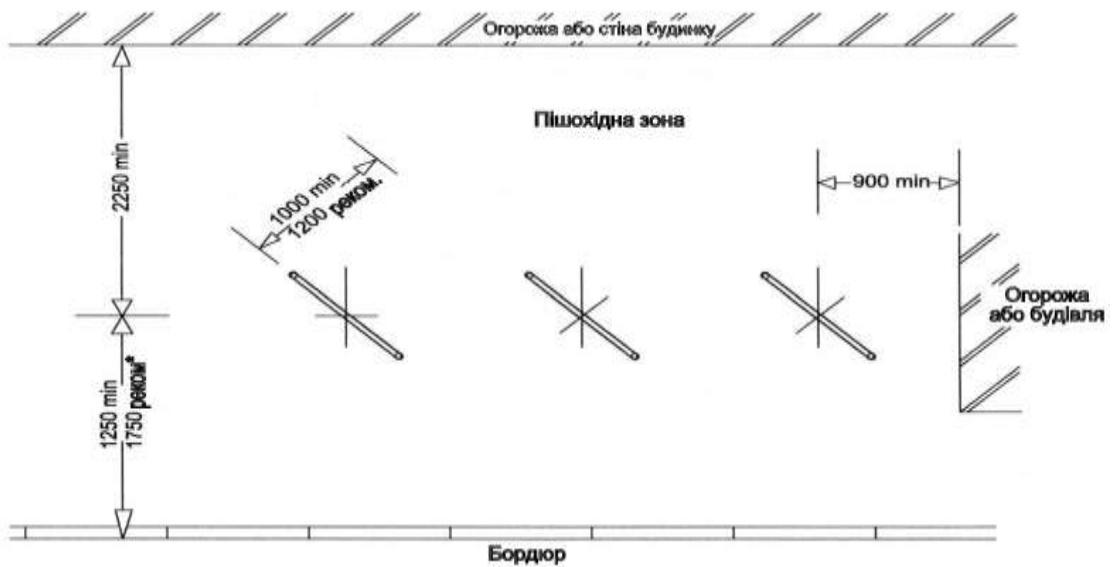


Рис. 3.4. Велопарковки, що розташовуються під кутом 45° до пішохідних доріжок та бордюрів

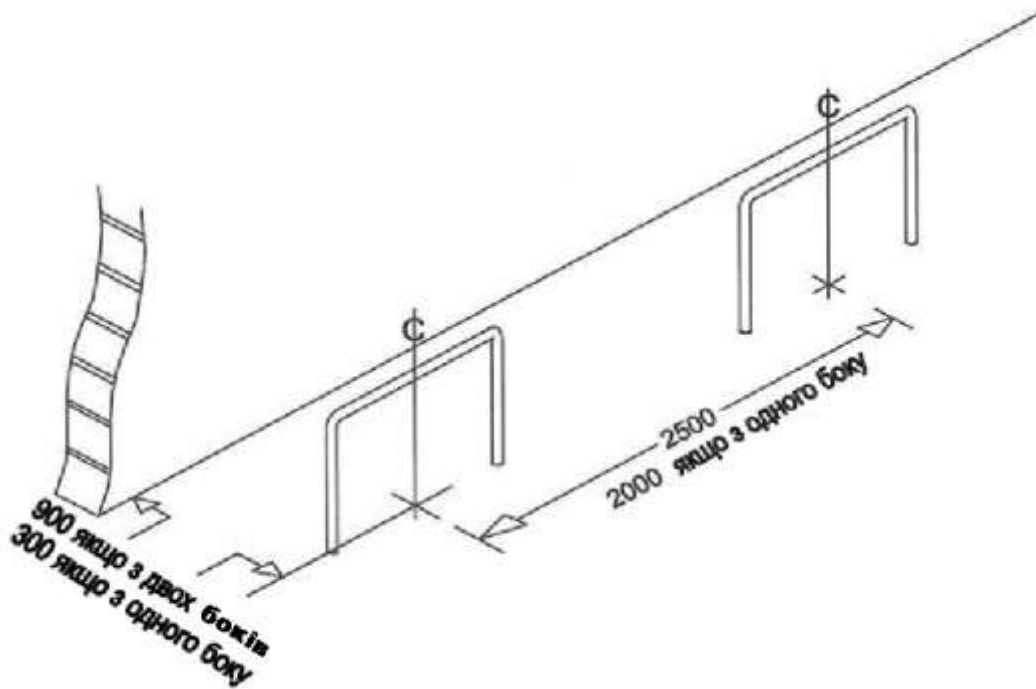


Рис. 3.5. Велопарковки, що розташовуються паралельно до стін або огорожі

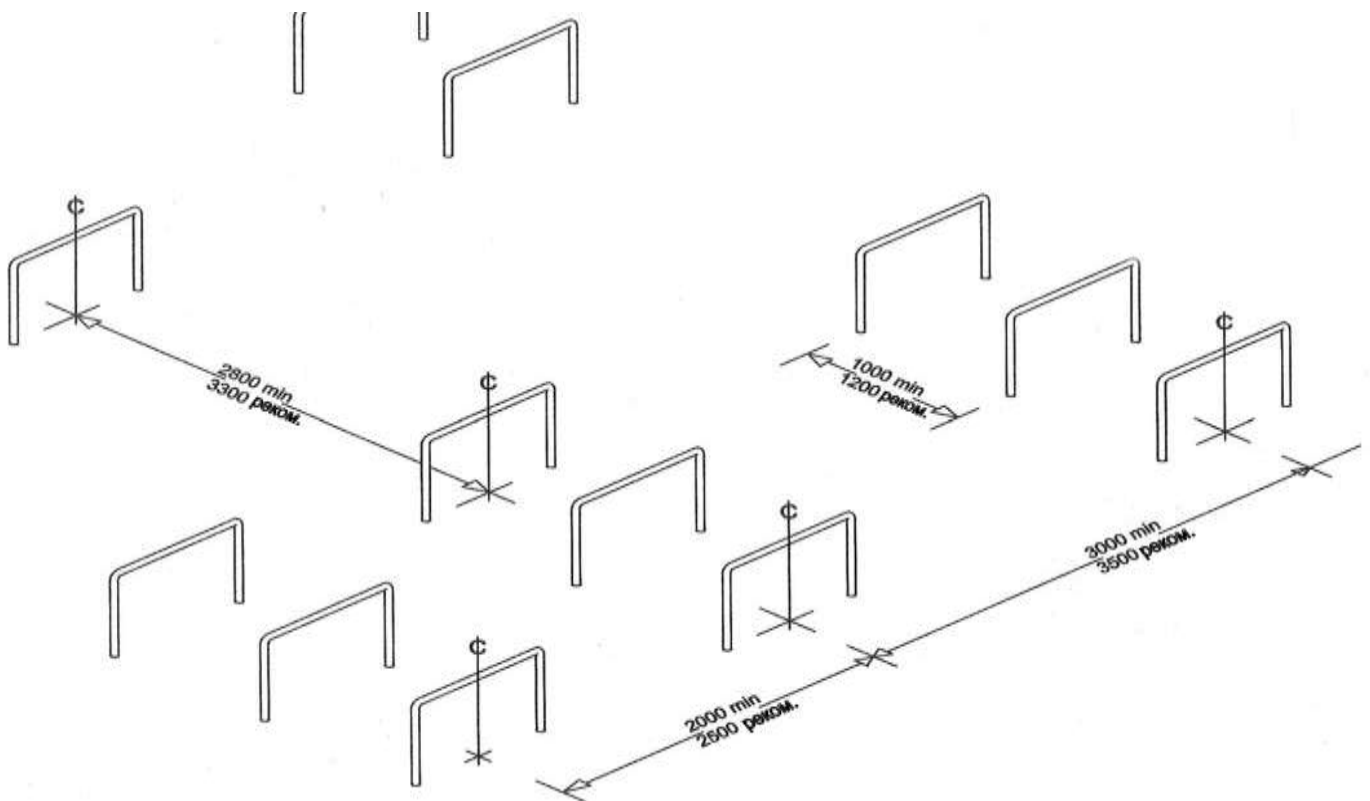


Рис. 3.6. Ширина проходів між рядами велопарковок

ОСНОВНІ КОНСТРУКЦІЙНІ ОСОБЛИВОСТІ ВЕЛОПАРКОВОК

1. Конструкція велопарковки повинна бути придатна для фіксації не лише рами, а ще й переднього колеса велосипеда (приклади приведені на рисунку 4.1.)

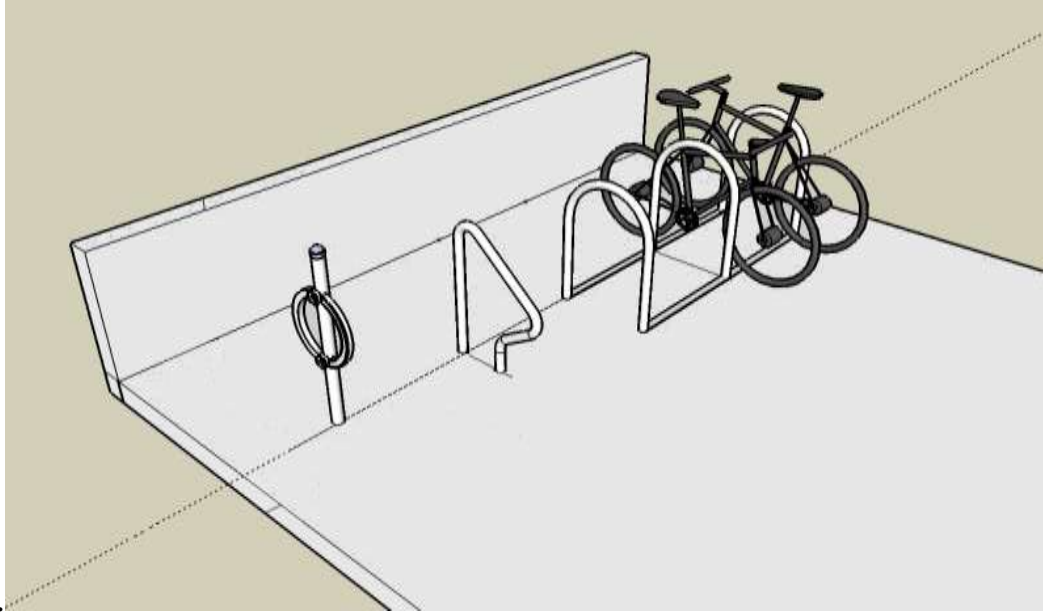


Рис. 4.1. Приклади вдалих конструкційних форм велопарковок

2. Конструкція велопарковки повинна забезпечувати стійкість велосипеда і не дозволяти його зміщення внаслідок дії вітру або випадкових зовнішніх впливів.

3. Конструкція велопарковки повинна бути надійно закріплена до бетонної або асфальтобетонної основи, або забетонувана у ґрунт.

Для одностороннього розташування велосипедів вздовж стін будинків можливо використовувати велопарковку у вигляді вмурованих у стіну кілець або поперечин.