

## Основные положения стратегии велосипедного движения Таллинна на 2018-2027 годы

Стратегия развития велосипедного транспорта Таллинна была одобрена на заседании Таллиннской городской управы 11 октября 2017 года. Эта стратегия является продолжением I этапа велостратегии Таллинна, принятой в 2012 году. На II этапе стратегии представлены цели развития и критерии на последующие 10 лет, а также содержится конкретная программа действий.

В стратегии приведены 5 основных целей к 2027 году:

**1 цель** – повысить долю велосипедного передвижения до 11% от всего потока и до 25% при передвижении между домом и школой;

**2 цель**- повысить доступность основной сети велосипедных дорог до расстояния менее 500 м от места жительства 75% горожан и менее 200 м от 75% общественных зданий;

**3 цель** – дороги вблизи школ в радиусе не менее 1 км привести в подходящее для использования велосипедного транспорта состояние;

**4 цель**- привести возможности велопарковки в соответствие с целями увеличения доли велосипедного движения и нормативами парковки;

**5 цель**- увеличить доступ велосипедных дорог к сети оздоровительных дорог: 80% от общей протяжённости участков оздоровительных дорог соединены с основной сетью хотя бы в одном пункте. Более широкая задача стратегии – изменение качества жизни горожан через основные направления: здоровье, движение, безопасность, среда. Речь идёт о документе развития, высказанными в нём рекомендациями следует руководствоваться при планировании строительства и организации дорожного движения города.

Согласно новой стратегии сеть велосипедных дорог подразделяется на три вида: основные, вспомогательные и оздоровительные.

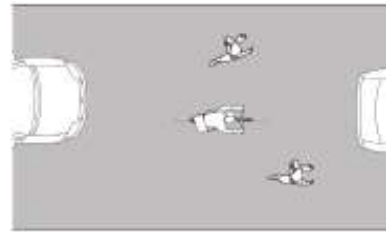
**Основная сеть** предназначена для поездок дальностью 2-5 км. Главной функцией основной сети является возможность быстрого и удобного соединения между отправным пунктом и пунктом назначения по общегородской шкале. На основной дороге велосипедисту предоставлено отдельное пространство для движения. На основной велосипедной дороге движение происходит в одном направлении и расположена она по обеим сторонам улицы.

**Вспомогательная сеть** предназначена для поездок дальностью до 2 км. Главной функцией вспомогательной сети является соединение отправного пункта и пункта назначения с основной сетью, а также обеспечение возможности для местных поездок. Вспомогательная сеть не означает, что велосипедист в любом случае обеспечивается отдельным пространством для движения. Вспомогательная сеть может состоять из делимых участков. Все велосипедные дороги, не являющиеся основными или оздоровительными, считаются по умолчанию вспомогательными.

**Оздоровительная сеть** предназначена поездок длительностью более 5 км с целью занятий спортом или проведения досуга в приятной среде. Участки оздоровительной сети находятся преимущественно на спокойных природных территориях, в основном не прилегающих к автомобильным дорогам и не пересекающихся с улицами. Участки оздоровительной сети могут одновременно являться участками основной сети. В основном оздоровительная сеть расположена на участке пересечения улиц с одной стороны проезжей части и предназначена для езды в обоих направлениях.

Планируя велосипедные дороги, очень важно учитывать, какова разрешённая скорость движения, а также частота движения на конкретной улице. Исходя из этих аспектов стратегией предусматриваются типовые решения конкретных велосипедных дорог:

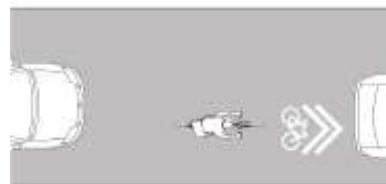
**На делимом участке** для велосипедиста не предусмотрено отдельного пространства. Велосипедисты делят пространство с другими участниками движения и располагаются в одной полосе движения с другими транспортными средствами.



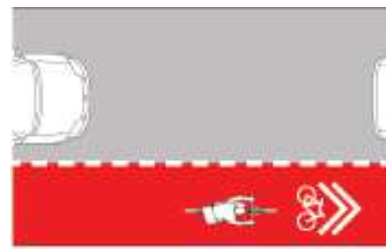
**На рекомендованном участке** велосипедисты делят пространство с другими участниками движения, но их рекомендуемое расположение конкретно обозначено.



**На выделенном участке** для велосипедистов выделен отдельный ряд движения, на который другим транспортным средствам въезд запрещён, за исключением перекрёстков и съездов.

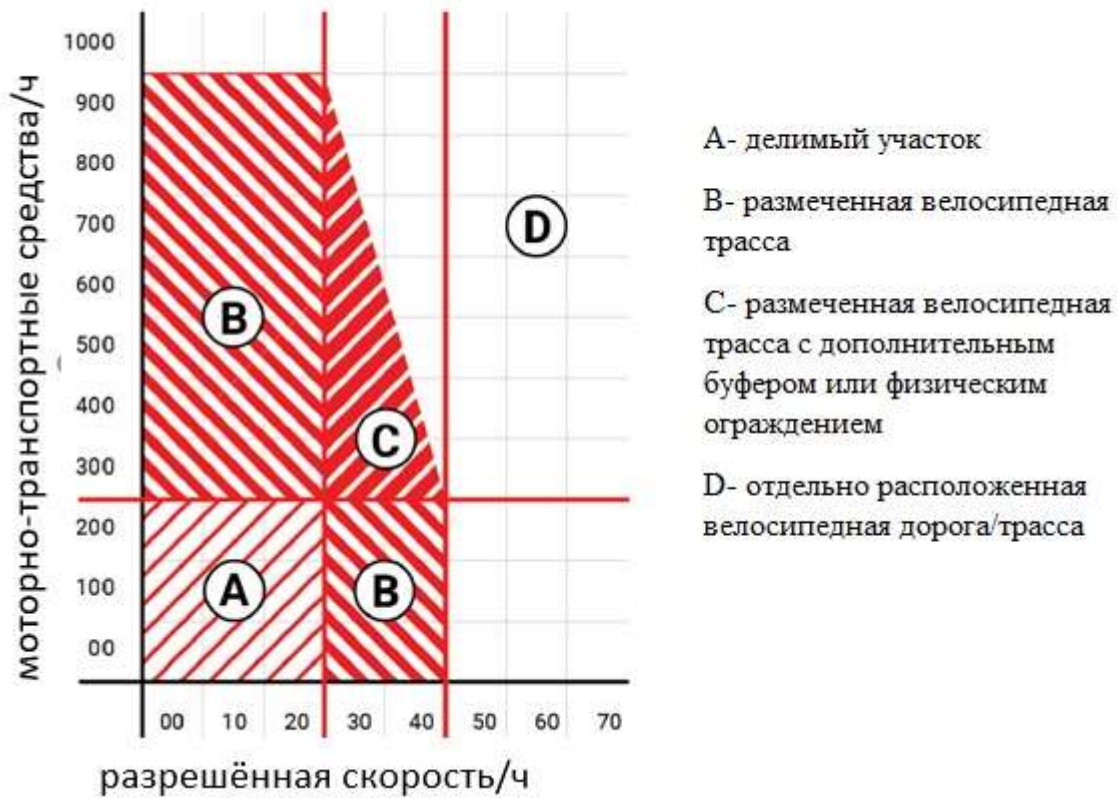


**На отдельной дороге** для велосипедистов выделено отдельное пространство, которое физически отделено от проезжей части.



На дорогах с малой скоростью и частотой движения подходящими являются как делимые, так и рекомендованные участки. На участках с высокой скоростью и частотой движения следует взвесить планирование выделенного участка или отдельной дороги.

При выборе типового решения следует учитывать также функцию дороги в сети велосипедного движения. А также размеры этой дороги. Например, если речь идёт об узкой улице, то единственным решением для этой дороги является снижение интенсивности движения (пониженный предел скорости и физические препятствия) и создание делимого участка.



Приведение стратегии в жизнь координирует Коммунальный департамент согласно программе развития и текущем мониторингам. Серьёзный вклад в стратегию вносят и другие городские департаменты, например, департамент городского планирования или транспортный департамент.

Более детально анализ результативности и развития будет проведён в промежуточном обзоре (Bicycle account) в 2022 и 2025 годах. Новая стратегия будет составлена в последнем году действия настоящей стратегии, т.е. в 2027 году.