

ВЕЛОСИПЕДНА ІНФРАСТРУКТУРА ЯК ЧАСТИНА СУЧАСНОГО МІСЬКОГО ПРОСТОРУ

Європейський досвід популяризації й активного упровадження міського велосипедного руху дав поштовх українцям замислитися й зробити вибір на користь чистого екологічного транспортного засобу. Проведені соціологічні дослідження засвідчують переконливе бажання мешканців українських міст змінити транспортний засіб на велосипед (Харків – 83%) та включити велодоріжки у містобудівну структуру (Львів – 80%). Головними перешкодами є не лише кліматичні, економічні та соціальні чинники, а й містобудівні – небезпечні шляхи руху, стихійні засоби паркування тощо. Ян Гейл (Jan Gehl), провідний урбаніст, експерт із проектування міських відкритих просторів, який вважає велосипедну мережу частиною міського простору, у свій час висунув критерії розвиненості велосипедної інфраструктури міста, до якої увійшли:

- мережа велосипедних доріжок від дверей до дверей;
- велосипед як частина комплексного транспортного мислення;
- безпека руху велосипедистів;
- розвинена суспільна система велопрокату;
- підтримка велосипедної культури [1; С. 184–187].

Сьогодні в державі набуває широкого розвитку система спільного використання велосипедів – bicycle sharing system, велошейрінг – система прокату, створена переважно на некомерційній основі, яка дозволяє орендувати велосипед на одній з автоматизованих станцій, зробити поїздки і повернути велосипед у будь-який пункт прокату, встановлений у цьому ж місті. Мета концепції – надати мешканцям міста й туристам дешевий (або безкоштовний) доступ до велосипеду для короткочасних поїздок містом як альтернативу моторизованому громадському транспорту й автомобілю. Прихильники стверджують, що ця система позбавляє її учасників від ризиків вандалізму й крадіжки, необхідності вирішення проблем паркування та ремонту, роблячи цей вид транспорту більш привабливим.

Практичний досвід реорганізації містобудівної структури провідними фахівцями, адміністраторами, мерами міст сприяв розробленню рекомендацій, пов'язаних з покращенням міського простору сучасного міста на користь пішоходів та велосипедистів, які полягають у:

- *розподіленні комунікаційних транспортних потоків, віддаючи наземні простори людям, а підземні – транспортним засобам*

Дороги та вулиці – дуже важливий міський ресурс. Тротуар – це не лише комунікаційний лінійний зв'язок, це міський простір, де мешканці розмовляють, грають, проводять бізнес-зустрічі тощо. Це – своєрідні родичі парків або площ, а не вулиць. Автотранспортні засоби втручаються у пішохідний простір, а не навпаки.

- *покращенні пішохідних зон*

Хороше місто – це те місто, в якому мешканцям хочеться бути на вулиці. У місті повинні добре себе почувати перш за все найбільш вразливі городяни – діти, особи похилого віку, інваліди, мешканці з низьким рівнем достатку. У цих містах пріоритет надається пішоходам та велосипедистам, а не автомобілям. Публічний простір повинний бути безпечним та приємним для всіх, мати високу якість. Припаркований на тротуарі автомобіль вказує на нестачу поваги до пішоходів, до людського простору.

- *розвиткові публічних просторів*

Якісна пішохідна зона – це те найменше, що може дати своїм громадянам демократичне суспільство – якісні тротуари, парки, спортивні майданчики та площі. У публічному просторі урівнюється соціальний стан мешканців міста та вирішується низка гострих проблем, одна з яких – злочинність. Деякі мери зрозуміли, що облаштувати футбольні поля з синтетичним покриттям вигідніше, аніж будувати поліцейські станції – це набагато ефективніше знижує злочинність. Коли люди займаються чимось корисним, вони не роблять поганих речей.

- *наданні туристам простору для прогулянок*

Туризм – це переважно пішохідна діяльність. Міста з унікальним, цінним архітектурно-історичним каркасом мають надати можливість і мешканцям, і туристам насолоджуватися цим. Навіть, у Діснейленді відвідувачі проводять на атракціонах усього 3% часу, а решту 97% – гуляють територією парку. Вони платять гроші, аби погуляти.

- *створенні зелених насаджень, у тому числі й вздовж комунікаційних пішохідно-велосипедних шляхів*

Це сприятиме гуманізації міських просторів, перетворенні їх у безпечне середовище для життя, руху та насолоди містом.

- *смівості задумів, готовності до якісних змін*

Переважаюча частина нових змін у суспільстві викликає неоднозначну реакцію. Але покращення міських громадських просторів, облаштування ділянок вздовж веломережі зближать місто з його мешканцями.

Таким чином, велосипедна інфраструктура міста як частина сучасного міського простору потребує своєї сучасної архітектурно-ландшафтної організації, удосконалення архітектурно-просторових рішень.

Література

1. Гейл Я. Города для людей / Ян Гейл; пер. с англ. А. Токтонова. – М.: Альпина Паблшер, 2012. – 276 с.